موانئ الساحل العماني ودورها في تنشيط حركة السلع التجارية المتبادلة بين عمان وبلاد الهند في العصر الإسلامي (٣٠٠-٧٠٠هـ/ ٩١٢-١٣٠٠م)

د. علي محمد فريد مفتاح
قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة عدن

احتلت عمان موقعًا جغرافيًا متميزًا على الخريطة العالمية، فهي تقع في الركن الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية، مطلة على الخليج العربي، وخليج عمان، والبحر العربي، فضلاً عن إشرافها على مضيق هرمز الممر المائي المهم الذي يربط الخليج العربي ببحر عمان.

كما أن الساحل العماني من الأشكال النموذجية للسواحل العالمية، لما تميز به من خلجان وأخوار وانحناءات، فضلاً عن عمق مياهه، وإحاطة معظم شواطئه بسلاسل جبلية شاهقة وفّرت له الحماية اللازمة من الرياح والعواصف البحرية، وحركة رياحه الموسمية، وإمكانات مناطقه الداخلية الزراعية والصناعية.

(قدم للنشر في ١٤٣٣/٦/٢٣هـ، وقبل للنشر في ١٤٣٤/٣/١هـ).

مجلة فصلية محكمة تصدر عن دارة الملك عبدالعزيز
العدد الثاني ربيع الآخر ١٤٣٤هـ، السنة التاسعة والثلاثون
الدارة

كل تلك العوامل والمميزات أسهمت بصورة واضحة في نشوء سلسلة من الموانئ والمرافئ التجارية الساحلية المهمة، وأدت دورًا عالميًا نشطًا في مجال المبادلات التجارية مع موانئ البلدان الأخرى، وأصبحت مركزًا تجاريًا وسوقًا ضخمًا للبضائع المحلية والمستوردة، وموانئ نشطة لتجارة العبور (الترانزيت) بين منطقة الشرق (الهند والصين وبلدان شرق آسيا) من جهة، وبلدان الخليج العربي، والجزيرة العربية، وشرق أفريقيا، وبلدان بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) من جهة أخرى.

ولأهمية موانئ الساحل العماني في التجارة والملاحة الدولية عامة، ودورها في تنشيط حركة السلع التجارية بين عمان وبلاد الهند خاصة، تأتي هذه الدراسة، هادفة إلى التعريف بموانئ الساحل العماني، وإبراز أهميتها التجارية محليًا ودوليًا، وتوضيح دورها في تنشيط حركة السلع والبضائع التجارية بين عمان وبلاد الهند، من بداية القرن الرابع إلى نهاية القرن السابع الهجري/ القرن العاشر إلى الثالث عشر الميلادي.

اعتمدت هذه الدراسة على النصوص الواردة في المصادر والمراجع لإثبات كثير من المعلومات والحقائق التي وردت فيها، مستخدمين في ذلك المنهج التاريخي في جمع المادة العلمية وعرضها وترتيبها، مع الحرص- في كثير من الأحيان - على الاعتماد على الاستنتاج والتحليل طريقًا في الوصول إلى النتائج التي خرجت بها هذه الدراسة.

أولاً: موقع عمان الجغرافي وأثره في نشوء الموانئ الساحلية

تبرز الأهمية الإستراتيجية للموقع الجغرافي لعمان منذ الوهلة الأولى التي تقع فيها العين على خارطة العالم، فهي

تقع في الركن الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية، وتطل على ثلاثة منافذ بحرية في غاية الأهمية هي: البحر العربي، وبحر عمان، والخليج العربي، فضلاً عن إشرافها على مضيق هرمز الممر المائي المهم الذي يربط بين الخليج العربي والبحر العربي والمحيط الهندي[١].

فهي تتصل من الشمال بالبحرين[٢]، ومن الجنوب بالشحر[٣]، أما من الغرب فتتصل بالربع الخالي، ومن الطبيعي أن حدودها في الشرق والجنوب الشرقي هو البحر. أما أطرافها الشمالية والغربية فهي أراض واسعة صحراوية مكشوفة، ليس فيها عوارض جغرافية بارزة لتكون حدودًا طبيعية فاصلة[٤].

أصبح لعمان بفضل هذا الموقع شخصيتها الجغرافية المتميزة، فقد جمعت طبيعتها في جانبها التضاريسي بين

(١) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص١٥. دار أميل للنشر،١٩٩٠م.

(٢) البكري، أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز (ت٤٨٧هـ/ ١٠٩٤م)، **المسالك والممالك**، ج١، ص٣٧٠. دار الغرب الإسلامي، بيروت، ١٩٩٢م؛ الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن عبدالله بن إدريس (ت٥٦٠هـ/ ١١٦٤م)، **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، ج١، ص١٥٤، ١٥٥. عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٩م.

(٣) البكري، **المسالك والممالك**، ج١، ص٣٦٧. والشحر: لها عدة إطلاقات، منها: أنها اسم لساحل المشقاص بأسره، فما كان منه لبني ظنة، فهو داخل في حد حضرموت، وما كان منه للمهرة، فهو شحر المهرة، وقيل أيضًا: إنها اسم جامع لجميع ما بين عدن وعمان. (السقاف، السيد عبد الرحمن بن عبيد الله، **إدام القوت في ذكر بلدان حضرموت**، ص١٦١، ١٦٢، جدة، دار المنهاج، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٥م).

(٤) العاني، عبد الرحمن عبد الكريم، **تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية**، ص٣٧. دار الحكمة، لندن، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م.

السهول الساحلية، والجبال، والأودية، والصحراء، وفي شقها المناخي بين عدة ألوان من المناخات الموسمية والمدارية والصحراوية، ولهذا كان تنوع أقاليمها الجغرافية تنوعًا مفيدًا[٥].

لقد كان لامتداد رقعة سواحل عمان على الممرات المائية التي تحيط بها من الجهات الشرقية، والجنوبية والشمالية الشرقية، أثر واضح في تحديد سلوك العمانيين واتجاهاتهم، فقد سلكوا طريق البحر، ونبغوا في ركوبه، واستفادوا من خيراته، خاصة إذا ما علمنا أن الاتصال البري بين عمان وبعض المناطق المجاورة كان صعبًا؛ لكثرة القفار، وقلة السكان[٦].

إن الساحل العماني بما يحتوي من خلجان، وأخوار[٧]، وانحناءات[٨]، فضلاً عن عمق مياهه وإحاطة معظم شواطئه بسلاسل من الجبال التي تحميه من الرياح والعواصف البحرية القوية[٩]، وما تميزت به تياراته البحرية وحركة

---

(٥) أبو العلاء محمود، **جغرافية إقليم عمان**، مكتبة الفلاح، الكويت، ١٩٨٨م، ص٥٣؛ قرقش، محمد الشحات، **صُحَار وتراثها البحري**، حصاد ندوة صُحَار عبر التاريخ التي أقامها المنتدى الأدبي في صُحَار، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م، ص٩٦.

(٦) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص ١٥٩؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص١٦.

(٧) الخَوْرُ: مصبُّ الماء في البحر، ويطلق أيضًا على المنخفض من الأرض بين مرتفعين. (**المعجم الوسيط**، ص٢٦١).

(٨) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص٩٧.

(٩) العاني، **تاريخ عمان**، ص٤٠،٤١.

رياحه(١٠)، وإمكانات مناطقه الداخلية، وبُعد سواحله عن الصراعات والاضطرابات التي كانت تحدث في غيره، وحرص حكامه وأهله على تأمين الملاحة والتجارة البحرية وحمايتها من أخطار القراصنة(١١)، كل هذه العوامل والميزات سمحت بنشوء سلسلة من الموانئ التجارية النشطة على امتداد تلك السواحل، ولكل ميناء منها محيطه الحيوي وحيزه الجغرافي وظهيره القاري المرتبط به(١٢)، أصبحت لها علاقات تجارية بارزة مع كثير من الموانئ الدولية طيلة العصور القديمة والوسطى.

وبفضل أنشطة هذه الموانئ تبوأت عمان مكانة مهمة في عالم التجارة، لاسيما التجارة البحرية، حتى غدت مضرب

---

(١٠) المسعودي، علي بن الحسين بن علي (ت٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، **مروج الذهب ومعادن الجوهر**، تحقيق: محمد محي الدين عبدالحميد، ج١، ص١١٢. دار المعرفة، بيروت؛ العاني، **تاريخ عمان**، ص١٣٦.

(١١) عن جهود حكام عمان في تأمين الملاحة والتجارة في السواحل العمانية، ينظر: السالمي، نور الدين عبدالله بن حميد، **تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان**، ص١٢١، ١٤٨. مكتبة الإمام نور الدين السالمي، مَسْقَط، ١٩٩٥م؛ ابن بطوطة، محمد بن عبدالله (ت ٧٧٩هـ/ ١٣٧٧م)، **تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار**، تحقيق: محمد عبدالرحيم، ص١٤٣. دار الفكر ومؤسسة الكتب الثقافية، بيروت، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٣م؛ ويلكنسون، **صُحَار تاريخ وحضارة**، ص٢٢. سلسلة تراثنا، العدد ٢٠، ط٢، (د. ت)، منشورات وزارة التراث القومي والثقافة، عمان.

(١٢) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص٩٦، ٩٧؛ وانظر أيضًا: بحثه الآخر عن: **ظفار ومكانتها في التجارة العالمية**، ص١٥١. حصاد ندوة ظفار عبر التاريخ التي أقامها المنتدى الأدبي في صلالة، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م.

المثل في سعة رزقها، ورواج تجارتها، ولذا قيل: "من تعذر عليه الرزق فعليه بعمان"(١٣)، وقال الأصمعي (ت٢١٦هـ/ ٨٣١م): "الدنيا ثلاثة: عمان والأُبُلَّة(١٤) وسِيرَاف"(١٥)، مما يدل على أن تلك المناطق هي المراكز الرئيسة في زمنه، وجميعها تقع على الخليج العربي، ولعل تقديمه عمان على الآخرين فيه دلالة على أهميتها في ذلك الوقت(١٦).

ولهذا تفوق العمانيون في مجال الملاحة البحرية في المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر على غيرهم، وأدوا دورًا أساسيًا في تجارة هذه البحار، ولاسيما بعد أن أصبحت عمان قاعدة الخليج العربي الأولى التي تتحكم في مدخله من الجهة الجنوبية، وحلقة الوصل الرئيسة بين عالمين، عالم الشرق ممثلاً بالهند والصين وبلدان جنوب شرق آسيا من جهة، وبلدان السواحل الشرقية لأفريقيا ومصر

(١٣) الحموي، ياقوت بن عبدالله (ت٦٢٦هـ/ ١٢٢٩م)، **معجم البلدان**، ج٤، ص١٥٠. دار بيروت للطباعة والنشر، بيروت، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م.

(١٤) الأُبُلّة: ميناء مهم يقع على شاطئ دجلة قرب البصرة. (الحموي، **معجم البلدان**، ج١، ص ١٨٩).

(١٥) ابن الفقيه، أحمد بن محمد بن إسحاق الهمذاني (ت٢٩٠هـ/ ٩٠٢م)، **كتاب البلدان**، تحقيق: يوسف الهادي، ص٢٠٥. عالم الكتب، بيروت، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م. وسِيرَاف: مدينة جليلة على ساحل بحر فارس، فرضة الهند، وكانت أغنى بلاد فارس. (الحموي؛ **معجم البلدان**، ج٣، ص٢٩٤، ٢٩٥).

(١٦) العاني، **تاريخ عمان**، ص١٩٦. والسند: إقليم يقع بين بلاد الهند وكرمان وسجستان. (وهو اليوم جزء من باكستان). (الحموي، **معجم البلدان**، ج٣، ص٢٦٧).

ومنها إلى الغرب الأوربي من جهة أخرى، فكانت عمان من أولى البلدان التي أقامت جسورًا من العلاقات التجارية والثقافية والاجتماعية مع سكان هذه البلدان(١٧).

ولقد كان أهم تحوّل في تاريخ التجارة والملاحة العمانية قد حدث بعد ظهور الإسلام، وسقوط الإمبراطورية الساسانية، وفتح بلاد السند من جهة وظهور أمصار إسلامية جديدة في منطقة الخليج مثل: البصرة من جهة ثانية، حيث أكسب هذا التحوّل عمان أهمية تجارية وملاحية جديدة، فقد اتسع نطاق تجارة موانئها البحرية(١٨)، وتناقل العرب والعجم أخبار رحلات العمانيين الملاحية، ونجاح تجارتهم وإسهامهم في نشر الإسلام ونقلهم لكثير من المؤثرات الحضارية العربية والإسلامية إلى سكان البلاد التي اتصلت بتجارتهم شرقًا وغربًا(١٩)، حتى إن بعضهم وصف عمان بأنها

(١٧) عن تفوق العمانيين في مجال الملاحة والتجارة البحرية، ينظر: الجنحاني، حبيب، **دور عمان في نشاط التجارة العالمية في العصر الإسلامي**، حصاد ندوة الدراسات العمانية، مج٣، ص٥٣ - ٤٥، ط٢، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٦م. وزارة التراث القومي والثقافي، سلطنة عمان؛ سحر عبد العزيز سالم، **عمان وطريق تجارة التوابل عبر المحيط الهندي في العصر الإسلامي**، حصاد الندوة الدولية لطرق الحرير بجامعة السلطان قابوس، ص٢٥، ٢٦، ٤٢. وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ١٤١٢هـ/١٩٩١م؛ العاني، **تاريخ عمان**، ص١٧٨، ١٨٠-١٨٤؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٠٥ وما بعدها.

(١٨) سيأتي الحديث مفصلاً عن الموانئ العمانية، ودورها في حركة التجارة الدولية في المبحثين: ثانيًا وثالثًا من هذه الدراسة.

(١٩) عن تجارات أهل عمان ومؤثراتهم الحضارية، ينظر: المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص٥؛ بزرك بن شهريار النأخوذة (ت منتصف =

أصبحت سوقًا لتجارة العالم، تجلب إليها سلع الشرق والغرب والجنوب والشمال، ومنها تحمل إلى سائر البلدان[٢٠].

ويبدو أن نشاط عمان التجاري قد بلغ أوجه في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، وهذه الفرضية يؤكدها قول المقدسي[٢١]: "من أراد التجارة فعليه بعدن، أو عمان، أو مصر"، ويلاحظ أن المقدسي لم يذكر من بلدان الخليج إلاّ عمان، مما يدل على أنها أهم مراكز التجارة في الخليج العربي في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي.

ولا شك أن هذا التحوّل قد أسهم في تعاظم دور موانئ الساحل العماني في ازدهار حركة الملاحة والتجارة الدولية، فبعد أن كان كل ميناء ممثلاً في البداية للإقليم أو المنطقة التي تقع خلفه، تحوّل ليمثل دورًا عالميًا نشطًا في مجال المبادلات التجارية[٢٢]، وأصبح مركزًا تجاريًا وسوقًا للبضائع

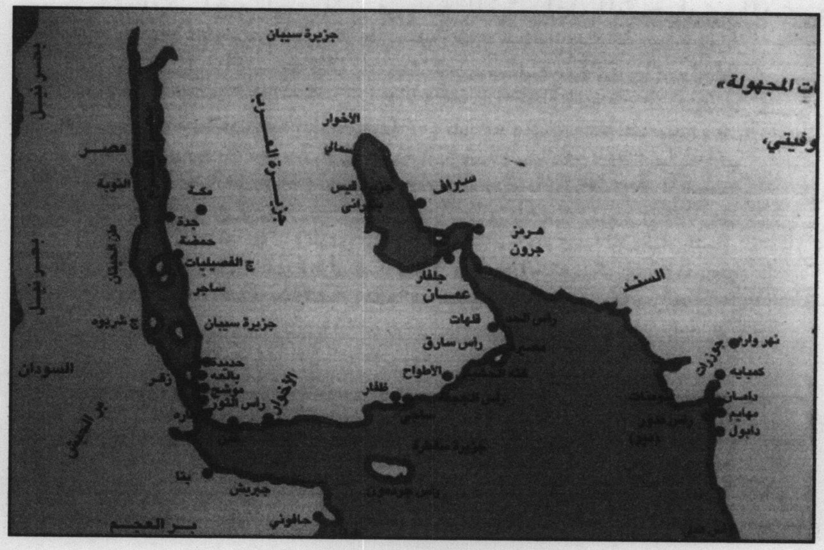
= القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي)، **عجائب الهند**، تحقيق: عبدالله الحبشي، ص٥٩ – ٦٨، ١٠٧– ١١٣. المجمع الثقافي، أبوظبي، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م؛ العاني، **تاريخ عمان**، ص١٩٥ وما بعدها؛ سحر عبدالعزيز سالم، **عمان وطريق تجارة التوابل**، ص٥٣–٥٨؛ محمد صالح ناصر، **منهج الدعوة عند الإباضية**، ص٢٥٠–٢٦١. مكتبة الاستقامة، مَسْقط، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م؛ الجنحاني، **دور عمان في نشاط التجارة العالمية**، ص٥٦ وما بعدها.

(٢٠) مجهول (عاش في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي)، **حدود العالم من المشرق إلى المغرب**، تحقيق: يوسف الهادي، ص١٢٧. الدار الثقافية، القاهرة، ١٤٢٩هـ/١٩٩٩م.

(٢١) المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد البشاري (ت٣٧٥هـ/ ٩٨٥م)، **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**، ص٣٥، طبعة ليدن، سنة ١٩٠٩م، وإعادة طبعه بالأفست، دار صادر، بيروت.

(٢٢) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص٩٦.

المحلية والمستوردة، وميناءً نشطًا لتجارة العبور (الترانزيت) بين منطقة الشرق (الهند والصين وبلدان جنوب شرق آسيا) من جهة، وبلدان شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا وبلدان بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) من جهة أخرى(٢٣).



موقع عمان الجغرافي(٢٤)

ثانيًا: التعريف بأهم موانئ الساحل العماني

الموانئ هي رئة الحياة لأي بلد، والنافذة التي تطل منها على ما وراءها من عوالم وثقافات، كما أنها الواجهة التي يرى فيها الزائر حقيقة البلد الذي تمثله، وخاصة في تلك

---

(٢٣) تشانغ زون يان، **الاتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان عبر التاريخ**، ص١١، ط٣، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م؛ الجنحاني، **دور عمان في نشاط التجارة العالمية**، ص٥٣.

(٢٤) أُخذت الخريطة بتصرف من كتاب **عمان في التاريخ**، ص١٩.

الحقبة التي لم تعرف الطيران، فالموانئ قنوات يتم عبرها الاتصال والاحتكاك بكثير من الثقافات، فضلا عن أنها تمثل عصب الاقتصاد والثراء المعبرة خير تعبير عن مدى ازدهار النشاط التجاري لهذا البلد أو ذاك، وعليه يمكن اعتبار الموانئ أهم أضلاع مربع النشاط التجاري الذي من دونه يختل هذا النشاط[٢٥].

إن الساحل العماني بما تميز به من موقع مثالي على مدخل الخليج العربي يتوسط التجارة القادمة من الشرق والقادمة من الغرب، فضلاً عن تحكمه في تجارة الخليج العربي، إلى جانب وقوع خليج عمان على حافة منطقة الرياح الموسمية ذات الأهمية القصوى في الملاحة البحرية، كل ذلك جعل من موانئ الساحل العماني أول الموانئ التي تقابل الداخل إلى الخليج العربي أو الخارج منه[٢٦]، وهو ما أكسبها أهمية وشهرة واسعة على المستويين الإقليمي والدولي.

ولأن نشاط موانئ الساحل العماني ودورها في حركة التبادل التجاري العماني الهندي في العصر الإسلامي، هو محور هذه الدراسة وعمودها، فقد اقتضى سياق البحث

---

(٢٥) يرتكز النشاط التجاري على أربعة محاور أساسية هي:

١- وسيلة النقل ومدى ملاءمتها.

٢- الموانئ ومدى صلاحيتها للحركة الملاحية.

٣- السلع ومدى قابليتها للتداول.

٤- أسلوب التعامل مع التجار. (شوقي عبدالقوي عثمان، **تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية**، ص١٦٣، ١٦٤. سلسلة كتاب عالم المعرفة، العدد ١٥١، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م، الكويت).

(٢٦) المرجع نفسه، ص١٧٦.

ومنهجه التعريف بأشهر موانئ الساحل العماني، وإبراز أهميتها التجارية، في محاولة للكشف عن حجم الدور الذي أدته في ازدهار حركة التجارة مع بلدان العالم عامة، ومع بلاد الهند خاصةً، وأثر ذلك النشاط في ثراء المجتمع العماني. ومن أشهر موانئ الساحل العماني:

١- صُحَار:

صُحَار قصبة عمان مما يلي الجبل، وتوأم قصبتها مما يلي الساحل(٢٧)، سميت بصُحَار، نسبة إلى صُحَار بن إرم بن سام بن نوح عليه السلام(٢٨).

على بحر عمان(٢٩)، إلى الشمال الغربي من مَسْقَط(٣٠)، وكانت عند ظهور الإسلام مركزًا تجاريًا مهمًا، فابن حبيب(٣١)

---

(٢٧) الحموي، **معجم البلدان**، ج٣، ص٣٩٣؛ أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن محمد (ت٧٣٢هـ/ ١٣٣١م)، **تقويم البلدان**، ص٩٩. دار صادر، بيروت، (د.ت).

(٢٨) المصدر نفسه والجزء والصفحة.

(٢٩) ابن حوقل، أبو القاسم بن حوقل النصيبي (ت٣٦٧هـ/ ٩٧٧م)، **صورة الأرض**، ص٤٤. منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٩٢م؛ الإصطخري، إبراهيم بن محمد الكوفي (ت٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، **المسالك والممالك**، تحقيق: محمد جابر عبدالعال، مراجعة: محمد شفيق غربال، ص٢٧. وزارة الثقافة والإرشاد القومي، الجمهورية العربية المتحدة، ١٣١٨هـ/ ١٩٦١م؛ المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٢.

(٣٠) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٢٩٣.

(٣١) ابن حبيب، أبو جعفر محمد بن حبيب بن أمية البغدادي (ت٢٤٥هـ/ ٨٥٩م)، **المحبر**، تصحيح إيلزة لبتن شنيتر، ص٢٦٥. مطبعة جمعية دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد الدكن، ١٣٨٤هـ؛ الأفغاني، سعيد، **أسواق العرب في الجاهلية**، ص٢٦١، ٢٦٢، ط٢، دار الفكر، دمشق، ١٩٦٠م.

يذكر أنها إحدى أسواق العرب السنوية قبل الإسلام، ثم زادت أهميتها التجارية بعد الإسلام، وأصبحت المركز الرئيس للملاحة والتجارة والإدارة بعمان[٣٢]. وهذا واضح من النصوص التي دوّنها الجغرافيون والرحالة المسلمون عنها، فالإصطخري (ت ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، يصف صُحَار بأنها قصبة عمان وأن بها "متاجر البحر وقصد المراكب، وهي أعمر مدينة بعمان، وأكثرها مالاً، ولا تكاد تعرف على شاطئ بحر فارس(يقصد ساحل بحر عمان) بجميع بلاد الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صُحَار..."[٣٣]، ويشير ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م)، إلى أن بها من التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة[٣٤]، ويصفها المقدسي (ت ٣٧٥هـ/ ٩٨٥م) قائلاً: "صُحَار هي قصبة عمان، ليس على بحر الصين اليوم بلد أجلّ منه، عامر آهل حسن طيب، نزه، ذو يسار وتجار وفواكه وخيرات، أسرى من زبيد وصنعاء، أسواق عجيبة وبلدة ظريفة، ممتدة على البحر، دورهم من الآجر والساج شاهقة نفيسة... وهم في سعة من كل شيء، دهليز الصين، وخزانة الشرق، والعراق، ومغوثة اليمن..."[٣٥]، ويضيف صاحب كتاب حدود العالم (ت بعد٣٧٢هـ/ ٩٨٢م)، بأن صُحَار أصبحت: "مدينة عظيمة على ساحل البحر، بها تجار كثيرون، وهي فرضة جميع العالم، ولا توجد في العالم مدينة لتجارها من الثراء

---

(٣٢) العاني، **تاريخ عمان**، ص٧٩.

(٣٣) **المسالك والممالك**، ص٢٧.

(٣٤) **صورة الأرض**، ص٤٤.

(٣٥) **أحسن التقاسيم**، ص٩٢.

ما لتجار عمان، تقع إليها تجارات المشرق والمغرب والجنوب والشمال، حيث تحمل من هنا إلى الآفاق"[٣٦].

ويتضح من النصوص السابقة أن صُحَار تعد من أقدم موانئ الساحل العماني، وأنها كانت عند ظهور الإسلام مركزًا تجاريًا مهمًا، ثم غدت منذ منتصف القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي أهم المراكز التجارية فيما بين الأقطار الإسلامية والمناطق التي تخضع فيها الملاحة للرياح الموسمية، سواء كان ذلك في إطار منطقة الخليج العربي أو خارجها، حتى أصبحت أهم ميناء تجاري في عالم المحيط الهندي والعالم الوسيط بأسره، ولهذه الشهرة العالمية الواسعة أقبل عليها التجار من الأنحاء كافة، وقصدتها السفن من كل صوب، وكانت فعلاً مخزن الشرق ودهليز الصين وبوابة الخليج العربي التجارية.

إن هذه المكانة المرموقة التي تبوأتها صُحَار لم تتحقق إلاّ بعد أن سيطر أهلها - بفضل خبراتهم ومهاراتهم- وتحكموا بفنون الملاحة والتجارة الدولية، ومما يؤكد هذه الفرضية قول المسعودي[٣٧] (ت٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، في سياق حديثه عن الملاحة في المحيط الهندي، من أن أغلب البحارة على السفن من أهل صُحَار، واصفًا إيّاهم بأمهر البحارة، وأنه كان لديهم من الخبرة الكافية، والمعرفة الواسعة بأسرار البحار، فضلاً عن أنهم يملكون كثيرًا من مراكب التجارة في المحيط الهندي.

(٣٦) مجهول، **حدود العالم**، ص١٢٧. وهو يطلق عليها اسم (عمان).

(٣٧) **مروج الذهب**، ج١، ص١٠٧.

إنّ موقع صُحَار على مدخل بحر عمان، ومدخل الخليج العربي قد أتاح لها عدّة مزايا، من ذلك: اتساع المجال الحيوي لمينائها، حيث يطل مباشرة على مياه المحيط الهندي المتصلة بسواحل شرق أفريقيا من جهة، وبسواحل بلاد الهند والصين وجنوب شرق آسيا من جهة ثانية، وأصبحت بالتالي حركة التبادل التجاري وخطوط المواصلات مرتبطة بميناء صُحَار على المستوى المحلي والإقليمي والدولي[٣٨].

وإلى جانب دورها بوصفها ميناءً تجاريًا دوليًا، فإن صُحَار تعد منطقة زراعية، ومركزًا لصيد الأسماك، باعتبارها امتدادًا للشق الساحلي الممتد على ساحل الباطنة، وهي المنطقة التي تتوافر فيها الزراعة ووسائل الري، وثمة ميزة أخرى لصُحَار وهي أنها استفادت من المياه الجوفية التي تصب من وادي الجزي عن طريق الآبار، ومن مياه الأفلاج على الجزء الأعلى، بسبب قربها من السلاسل الجبلية[٣٩]، فهذا الأمر أتاح لصُحَار الحصول على أكبر قدر من المواد الغذائية والمنتجات الضرورية، سواءً للاستهلاك المحلي أو للتصدير إلى الخارج[٤٠].

وبذلك أصبحت صُحَار أشبه بمجمع عالمي للاستثمار، فقد هاجرت إليها رؤوس الأموال من موانئ الخليج الأخرى؛

---

(٣٨) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص٩٨.

(٣٩) ويلكنسون، **صُحَار تاريخ وحضارة**، ص٨، ٩.

(٤٠) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص١٥٦؛ إبراهيم خوري، وأحمد جلال التدمري، **سلطنة هرمز العربية**، ج٢، ص٦٩. إصدارات مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة، ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٢٩٤. قرمش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص٩٥.

لظروف أمنية وسياسية، واستقرت بها طائفة كبيرة من التجار من كل مكان، وتحولت في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي إلى أكبر مركز تجاري في العالم الإسلامي[٤١]، وأصبح أهلها في سعة من العيش ومتاجرهم مربحة، فقد رُوي أن تاجرًا من أهل صُحَار ورد من الصين في مركب لنفسه وجميع ما فيه له، وأن قيمة العشور المستحقة على سلع مركبه بلغت ألف ألف درهم ونيف (أكثر من مليون درهم)، وأن هذا التاجر باع لأحد المواطنين من أهل صُحَار دفعة واحدة من المسك بلغت مائة مثقال[٤٢]، وأنه باع بردًا بأربعين ألف دينار دفعة واحدة، وباع على رجل آخر بعشرين ألف دينار دفعة أخرى، حتى حسده الناس، وكان ذلك سنة ٣٠٠هـ/ ٩١٢م[٤٣]، ويدل ذلك على ازدهار حركة النشاط التجاري في صُحَار، وإلى أي مدى بلغ ثراء أهلها، وأنها كانت عامرة غنية مزدحمة بالتجار والسكان.

٢- مَسْقَط:

مدينة حصينة على مدخل بحر عمان[٤٤]، عند مفترق الطرق التجارية القادمة من البحر الأحمر والخليج العربي إلى بلاد الهند وشرق أفريقيا[٤٥]، وتحيط بمرفئها صخور وجبال

(٤١) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص٩٥.

(٤٢) المثقال: في الموازين وزن مقداره درهم وثلاثة أسباع درهم، والجمع مثاقيل (**المعجم الوسيط**، ص ٩٨).

(٤٣) بزرك بن شهريار، **عجائب الهند**، ص١٠٧، ١٠٨.

(٤٤) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٧٨.

(٤٥) المعاني، عبد الرزاق محمود، **التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر**، ص٢٦. دائرة الثقافة والإعلام، الشارقة، ٢٠٠١م.

شاهقة[٤٦]، فتؤمن السفن الراسية فيها من أخطار العواصف، واضطرابات البحر، وتجعلها ميناءً طبيعيًا ممتازًا، وكانت مَسْقَط من أكثر الموانئ التي دفعت العمانيين لركوب البحر، مما زاد من دور العمانيين في نمو التجارة العربية في المحيط الهندي[٤٧].

تحدّث عن أهميتها وأوصافها كثير من الجغرافيين والرحالة المسلمين ومنهم: ابن الفقيه الهمذاني، حيث ذكر أن مَسْقَط تقع على بُعد مائتي فَرْسَخ[٤٨] (١٠٠٠كم) من (سِيرَاف)، وأنها ميناء تبحر منه السفن إلى بلاد الهند[٤٩]، ويصف المقدسي ميناءها بأنه: "أول ما يستقبل المراكب اليمنية، ورأيته موضعًا حسنًا"[٥٠]، وذكر البكري (في القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي): أنها مجتمع المراكب التي تخرج من صُحَار[٥١]، وكتب عنها البحار الشهير أحمد بن ماجد (ت بعد ٨٩٥هـ/ ١٤٩٠م) - وإن كان عصره متأخرًا قليلاً إلا أنه يدل على استمرار ازدهارها التجاري - يقول: "إنها ميناء شهير لا مثيل له في العالم، وفيه أمور وأشياء لا يجدها المرء في أي مكان آخر، وفي رأس الميناء صخرة عالية يراها القاصي والداني، ويهتدي بها المسافر أينما كان، ويستطيع أن يراها المسافر إلى الهند...".

---

(٤٦) البكري، **المسالك والممالك**، ج١، ص١٥٦.

(٤٧) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٧٨.

(٤٨) الفرسخ: مقياس من مقاييس الطول يقدر بنحو ٣ أميال (حوالي ٥ كيلومترات).

(٤٩) **البلدان**، ص٦٧.

(٥٠) **أحسن التقاسيم**، ص٩٣.

(٥١) **المسالك والممالك**، ص٣٦٧.

ويستطرد قائلاً: "إن مَسْقَط هي الميناء الأول لعمان، وتأتي إليه السفن وتتمون فيه، وفي مَسْقَط تباع الأقمشة والخضروات والزيوت والحبوب، ثم إن السفن حين تقصد مَسْقَط تكون في مكان آمن من كل ريح، وفي مَسْقَط المياه العذبة، وسكانها كرام لطفاء يحبون الغرباء"(٥٢).

إنّ هذه النصوص تكشف بوضوح المكانة التجارية الكبيرة التي تبوأتها مَسْقَط عبر العصور، ولعل أهم دور اقتصادي قامت به هو أنها كانت محطةً تجاريةً، ومركزًا لتصريف البضائع وتوزيعها وشحنها، فضلاً عن أنها تعد أهم محطة تتوقف عندها السفن التجارية للتزود بما تحتاجه من المؤن والمياه التي تلزمها في سفرها إلى بلاد الهند أو غيرها من البلدان الأخرى(٥٣)، فقد كان يجلب إليها من المناطق الداخلية كميات كبيرة من القمح والذرة والشعير والتمور والأعشاب الطبية والجلود والعسل والزبيب وغير ذلك لتوسيق السفن القادمة إليها(٥٤).

---

(٥٢) ابن ماجد، أحمد (ت بعد ٩٠٦هـ/ ١٥٠٠م)، **الفوائد في أصول علم البحر والقواعد**، تحقيق وتحليل: إبراهيم خوري، ص١٥٠، ط٢، ٢٠٠١م، مركز الدراسات والوثائق، رأس الخيمة.

(٥٣) ابن الفقيه، **البلدان**، ص٦٧؛ المعاني، **التجارة والملاحة**، ص٢٦؛ تيم سفرين، **الدور الذي ساهمت به عمان في طرق الحرير البحرية العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت على تحقيق هذا الإنجاز البحري الكبير**، حصاد الندوة الدولية لطرق الحرير بجامعة السلطان قابوس. وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ١٤١٢هـ/ ١٩٩١م، ص١٠٧.

(٥٤) البكري، **المسالك والممالك**، ج١، ص٣٧٠؛ إبراهيم خوري، والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج٢، ص٦٨؛ المعاني، **الملاحة والتجارة**، ص٢٦.

٣- قَلْهَاتُ:

مدينة حصينة ومنيعة على ساحل بحر عمان، شمالي مدينة صور بقليل(٥٥)، وهي أول موطن نزله مالك بن فهم عندما هاجر من اليمن ومعه قومه الأزد إلى عمان، وبذلك تعد قَلْهَات أول عاصمة سياسية لعمان عرفها التاريخ قبل ظهور الإسلام بعدة قرون(٥٦)، غير أنها لم يرد لها ذكر في المصادر والأخبار الإسلامية في القرون الأولى، مما يدل على أنها لم تكن ذات شأن في عالم التجارة والملاحة في تلك الحقبة على الأقل.

ويبدو أن قَلْهَات عادت إلى الازدهار التجاري والملاحي في نهاية القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي، ومما يؤكد هذه الفرضية قول الحموي(ت٦٢٦هـ/ ١٢٢٩م) بأنها: "... مدينة بعمان على ساحل البحر، إليها ترفأ أكثر سفن الهند، وهي الآن فرضة تلك البلاد، وأمثل أعمال عمان، عامرة، آهلة بالسكان..."(٥٧)، وما يؤكد قول الحموي وصف شاهد العيان الرحالة الإيطالي ماركو بولو- زارها في منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي-، قال "... مدينة عظيمة تقع على خليج يسمى قَلْهَات، وهي

---

(٥٥) الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص٣٩٣؛ ماركو بولو (ت٧٢٥هـ/ ١٣٢٤م)، **رحلات ماركو بولو**، ترجمه إلى العربية: عبد العزيز جاويد، ج٣، ص٩٦. الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٦م؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٢٩١.

(٥٦) السيابي، سالم بن حمود، **عمان عبر التاريخ**، ج١، ص٧٧ وما يليها. ط٥، طبع بالمطبعة الشرقية، مَسْقَط، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠١م؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٢٩٣.

(٥٧) **معجم البلدان**، ج٤، ص٣٩٣.

مدينة... على ساحل البحر، وأهلها عرب يخضعون لهرمز، وكلما وجد ملك هرمز نفسه في حرب مع ملك أقوى منه لجأ إلى مدينة قَلْهَات لمناعتها، وموقعها الإستراتيجي وتحصيناتها، وأهلها لا يزرعون الحبوب وإنما يستوردونها من خارج البلاد على متن المراكب التجارية، والميناء واسع جدًا وجيد، وتصل إليه من بلاد الهند كثير من السفن التجارية التي تبيع قطع القماش والتوابل بمكاسب بالغة، وذلك لأن الطلب عليها جسيم لتزويد المدن والقلاع الواقعة على مسافة من الشاطئ، ثم تعود السفن بالمثل فتحمل أعدادًا من الخيل يبيعونها في بلاد الهند بأسعار مجزية"(٥٨).

ويبدو أن ازدهار قَلْهَات الحقيقي قد حدث بعد أن اتخذها حكام سلطنة هرمز العاصمة الثانية لدولتهم، وجعلوا منها الميناء الرئيس لمملكتهم في مطلع القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي(٥٩)، ولعل خراب مدينة صُحَار في نهاية القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي ساعد أيضًا في ازدهار ميناء قلهات(٦٠).

إنّ نجاح سياسة مملكة هرمز في تحقيق الأمن الشامل والاستقرار الدائم للطرق التجارية والملاحية في الخليج العربي ساعد العمانيين من أهل قَلْهَات في أن يستفيدوا من خبراتهم التجارية، ومهاراتهم الملاحية إلى أبعد الحدود،

(٥٨) **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٩٦.

(٥٩) وزارة الإعلام، **عمان وتاريخها البحري**، ص٤٨، ط٢، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م.

(٦٠) أبو الفداء، **تقويم البلدان**، ص٩٩.

فتاجروا مع بلدان الشرق والغرب، وانتعشت مدينة قَلْهَات تجاريًا، وذاع صيتها بين موانئ المحيط الهندي المعاصرة لها[٦١]، على الرغم من أن موقعها الطبيعي أقل أهمية من موقع مَسْقَط، فميناؤها على طرف (وادي أيتي) العميق الذي يشق مجراه عبر المنحدر المعروف باسم (حجر الشرقي)، ومع أن هذا الوادي مثّل مصدرًا دائمًا للمياه في قَلْهَات، إلاّ أنها لم تستفد منه كثيرًا؛ لافتقارها للأرض الصالحة للزراعة، على عكس مَسْقَط التي استفادت بصورة كبيرة من أراضي سهل الباطنة الصالحة للزراعة والري، مما اضطر أهل قَلْهَات إلى الاعتماد على الاستيراد الداخلي والخارجي لتأمين متطلباتهم الغذائية[٦٢]. وقد خربت قَلْهَات على يد البرتغاليين سنة ٩١٤هـ/ ١٥٠٦م[٦٣]، وهي اليوم قرية صغيرة على ساحل سلطنة عمان.

٤- مِرْبَاط:

مدينة صغيرة على ساحل البحر العربي جنوب عمان[٦٤]، اشتهرت على أفواه التجار بوصفها مرسى مناسبًا لظفار

---

(٦١) **عمان وتاريخها البحري**، ص٤٨.

(٦٢) كوستا، باولو، **الشواهد الأثرية على وجود التبادل التجاري بين التجار العمانيين من جهة والعالم الخارجي وخاصة الشرق الأقصى من جهة ثانية قبل افتتاح طريق رأس الرجاء الصالح**، ص١٣١. حصاد الندوة الدولية لطرق الحرير بجامعة السلطان قابوس، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٤١٢هـ/ ١٩٩١م.

(٦٣) إبراهيم خوري، والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج٢، ص٦٦.

(٦٤) المصدر نفسه والجزء والصفحة؛ أبو الفداء، **تقويم البلدان**، ص٩٩.

القديمة، لأن الأخيرة لا مرسى لها(٦٥)، وهي تبعد عن ظفار المحدثة (ظَفَارِ الحُبُوْضَي التي بنيت سنة ٦١٨ وقيل ٦١٩هـ) بنحو مرحلتين من الجهة الشرقية باتجاه حاسك(٦٦)، وسميت بهذا الاسم؛ لكثرة ما كان يربط بها من الخيل، فقد كان أهلها يتجرون في الخيل مع كثير من البلدان(٦٧).

قال عنها الحموي(٦٨): "فرضة مدينة ظفار، بينها وبين ظفار على ما حدثني رجل من أهلها مقدار خمسة فَرَاسَخ (حوالي ٢٥كم)، ولما لم تكن ظفار مرسى ترسو فيه المراكب، وكان لِمِرْبَاط مرسى جيد كثر ذكره على أفواه التجار، وهي مدينة مفردة بين حضرموت وعمان على ساحل البحر، لها سلطان برأسه ليس لأحد عليه طاعة..."، وحاول ابن سعيد المغربي (ت٦٨٥هـ/ ١٢٨٦م) تحديد موضع هذه المدينة بدقة فقال:" ... وهي على جون يدخل إلى الشمال... وفي شرقيها على الجون المذكور ظفار المحدثة..."(٦٩).

(٦٥) الحموي، **معجم البلدان**، ج٥، ص٩٧؛ القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت٦٨٢هـ/ ١٢٨٣م)، **آثار البلاد وأخبار العباد**، ص٦١. دار بيروت، بيروت، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م.

(٦٦) حاسك: مدينة صغيرة، تقع على جون يسمى جون حشيش؛ وهو جون مقعر كالكيس، سبب مشاكل ملاحية للمراكب الداخلة فيه. (الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص٥٧).

(٦٧) ابن المجاور، جمال الدين يوسف بن يعقوب (ت٦٩٠هـ/ ١٢٩١م)، **صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز**، اعتنى بتصحيحها: أوسكر لوفقرين، ص٢٧٠. ط٢، دار التنوير- بيروت، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٦م؛ الحموي، **معجم البلدان**، ج٥، ص٩٧.

(٦٨) **معجم البلدان**، ج٥، ص٩٧.

(٦٩) ابن سعيد المغربي، أبو الحسن علي بن محمد (ت٦٨٥هـ/ ١٢٨٦م)، **كتاب الجغرافية**، ص١٠.

يستفاد من هذا الوصف أن مِرْبَاط كانت مرسى تجاريًا مهمًا لمدينة ظفار وما خلفها من المناطق، قبل أن تبنى ظَفَارِ الحُبُوْضَي على الساحل لتحل محلها ميناءً رئيسًا لإقليم ظفار.

وتعد مِرْبَاط من أوائل الموانئ العربية التي تمر بها المراكب القادمة من الشرق والغرب، وهي لذلك من أكثرها نشاطًا وحيويةً في مجال تجارة المحيط الهندي، وخاصة قبل نشوء مدينة ظَفَارِ الحُبُوْضَي(٧٠)، ذلك أن ساحل إقليم ظفار المواجه لموانئ الساحل الهندي والقريب من سواحل أفريقيا الشرقية ومدخل البحر الأحمر أصبح همزة الوصل بين حضارات ومدنيات وأقاليم متنوعة تمتد من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب(٧١)، مما ساعد على ارتباطها بشبكات الموانئ البحرية كافة المطلة على سواحل المحيط الهندي وجزره من جهة، وكذلك بالمنافذ البحرية المطلة على هذا المحيط، الذي تصل تجارته إلى بحر الروم من جهة ثانية، إلى جانب ما يمتلكه إقليم ظفار من إمكانيات طبيعية وحيوانية وزراعية، حيث كان يصدر عبر ميناء مِرْبَاط اللبان والبخور والسمك المجفف والدهن إلى مناطق الخليج العربي وبلاد الهند والصين وسواحل شرق أفريقيا وغيرها،

---

(٧٠) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦٠.

(٧١) محمد عبدالستار عثمان، **مدينة ظفار**، ص٣١. دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، ١٩٩٧م؛ وزارة الإعلام، **عمان في أمجادها البحرية**، ص٣٤، ٣٥. ط٤، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ١٤٢٦هـ/ ٢٠٠٥م.

فضلاً عن تصديرها أعداداً كبيرة من الخيول العربية الأصيلة(٧٢).

٥- ظَفَارِ الحُبُوْضَي:

ضبط عدد من الجغرافيين واللغويين تسمية (ظَفَار): بفتح أوله والبناء على الكسر، بمنزلة قطام وحذار، وقد أعربه قوم، وهو بمعنى: أظفره أو معدولَ عن ظَافِر، ومنهم: الحموي(٧٣)، وأبو الفداء(٧٤)، والفيروز آبادي(٧٥)، والزبيدي(٧٦)، وهو الراجح في ضبط ظفار.

وهذه التسمية مأخوذ معناها من النبات العطر؛ لاشتهارها بتجارة النباتات العطرية، لاسيما البخور واللبان عبر العصور، ولذا قيل: عود ظفاري نسبة إلى ظفار وهو العود الذي يتبخر به(٧٧).

---

(٧٢) القزويني، **آثار البلاد**، ص٦١؛ أبو الفداء، **تقويم البلدان**، ص٩٩؛ تشانغ، الاتصالات الودية المتبادلة، ص١٣؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٠٩.

(٧٣) **معجم البلدان**، ج٤، ص٦٠.

(٧٤) **تقويم البلدان**، ص٩٢.

(٧٥) الفيروزآبادي، محمد بن يعقوب (ت٨١٧هـ/ ١٤١٤م)، **القاموس المحيط**، ج١، ص٥٥٦، ٨٦٢. مؤسسة الرسالة، بيروت، (د.ت).

(٧٦) الزبيدي، محمد مرتضى الحسيني (ت١٠٢٥هـ/ ١٦١٦م)، **تاج العروس من جواهر القاموس**، تحقيق: مجموعة من الأساتذة، ج٢، ص٤٧٥. دار الهداية، بيروت، (د.ت).

(٧٧) الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص٦٠؛ الفيروزآبادي، **القاموس المحيط**، ج١، ص٥٥٦؛ **موجز دائرة المعارف الإسلامية**، ج٢٢، ص٢٠٢٨. مركز الشارقة للإبداع الفكري، الإمارات العربية المتحدة، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٨م.

وكانت هذه التسمية في بداية الأمر تطلق على المدينة القديمة المسماة: (ظَفَار)، وعندما دمّر أحد سلاطين الدولة الحبوضية، ويدعى أحمد بن محمد الحبوضي[٧٨] (ظَفَار القديمة) سنة ٦١٨هـ/ ١٢٢١م[٧٩]، وفي رواية أخرى سنة ٦١٩هـ/١٢٢٢م[٨٠]، بنى بدلاً عنها مدينة جديدة اشتهرت باسم (ظَفَارِ الحُبُوْضَي)، تمييزًا لها عن ظفار القديمة[٨١].

وهي على ساحل البحر العربي[٨٢] على بُعد خمسة فَرَاسَخ (حوالي٢٥كم) من مِرْبَاط، وقد أدير عليها سور من الحجر أو الجص، وقيل إنه من اللبن والجص، ورتب عليه أربعة

---

(٧٨) عن الدولة الحبوضية وأشهر سلاطينها وأهم إنجازاتهم ينظر: ابن الأثير، أبو الحسن علي بن أبي الكرم (ت٦٣٠هـ/ ١٢٣٣م)، **الكامل في التاريخ**، تحقيق: عمر عبدالسلام تدمري، ج١٠، ص٢٠٣. دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤١٧هـ/ ١٩٩٧م؛ الجندي، محمد بن يوسف بن يعقوب (ت٧٣٠هـ/ ١٣٣٠م)، **السلوك في طبقات العلماء والملوك**، تحقيق: محمد بن علي الأكوع، ج١، ص٤٦١. مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م؛ بامخرمة، جمال الدين عبدالله (ت٩٤٧هـ/ ١٥٤٠م)، **قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر**، دراسة وتحقيق: عبدالرحمن محمد جيلان، ج٣، ص٢٦١٥، ٢٧٢٤. إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، صنعاء، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م؛ ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦٤؛ مفتاح، علي محمد فريد، **الصلات العلمية بين حضرموت وظفار**، ص١١، ١٢. بحث قدم إلى الندوة الدولية عن التبادل الحضاري العماني اليمني التي عقدت بمركز الدراسات العمانية التابع لجامعة السلطان قابوس بتاريخ ٧-٨ فبراير ٢٠١٠م، (تحت النشر).

(٧٩) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦٠.

(٨٠) ابن الأثير، **الكامل في التاريخ**، ج١٠، ٢٠٣.

(٨١) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦٠، ٢٦١.

(٨٢) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦١؛ ابن الأثير، **الكامل في التاريخ**، ج١٠، ص٢٠٣؛ أبو الفداء، **تقويم البلدان**، ص٩٣.

أبواب[٨٣]، زارها ابن المجاور في القرن السابع الهجري/ العاشر الميلادي، ووصف هواءها ومناخها، وذكر أهم منتجاتها الزراعية فقال: "هواؤها، وجوّها موافق، وماؤها من خليج عذب فرات، يطلع (ينبت) بها الفواكه من كل فن؛ من فواكه الهند الفوفل والنارجيل، ومن الفواكه الساحلية قصب السكر والموز، ومن فواكه العراق الرُمّان والعنب، ومن النخل جُمل، ومن ديار مصر الليمون والأترنج والنارنج، ومن السند النبق، ومن الحجاز الدوم وهو المُقْل..."[٨٤]، مما يدل على ازدهار هذه المدينة في عصره تجاريًا وسياسيًا.

أما ميناؤها وأهم تجارتها فقد تكفل الرحالة الإيطالي الشهير ماركو بولو بتدوين أصدق وصف لما رآه، فيقول: "وميناؤها صالح لرسو السفن، ويزورها كثير من السفن التجارية القادمة من بلاد الهند والتي تعود منها محمّلةً عددًا من الخيول الصافنات التي تلقى أعظم التقدير بتلك البلاد، وتباع بها بأسعار طائلة... وتنتج هذه المنطقة مقدارًا عظيمًا من اللبان الأبيض الذي يعد من أجود الأنواع... وبها أيضًا كثير من النخل الذي ينتج مقادير موفورة من أجود البلح..."[٨٥].

ومدينة ظفار كانت في زمن ابن سعيد المغربي (القرن السابع الهجري) قاعدة بلاد الشحر وفرضتها المشهورة يجلب إليها خيل العرب، ومنها يحمل إلى بلاد الهند[٨٦].

---

(٨٣) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦١.

(٨٤) السابق، ص٢٦١، ٢٦٢، ٢٦٥.

(٨٥) **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٩٣.

(٨٦) ابن سعيد المغربي، **الجغرافيا**، ص١٠.

ومما سبق يمكننا القول ونحن مطمئنون إن موقع ظفار الجغرافي ساعدها على الاستفادة القصوى من الطريق التجاري للبحر الأحمر، فقد تميزت بميناء طبيعي يقع على خور داخل بحر العرب يصلح لرسو السفن وهي في طريقها إلى عدن والبحر الأحمر قادمة من الشرق، أو في طريقها إلى بلدان الشرق الأقصى قادمة من المغرب، وهكذا أخذت أهمية ظفار التجارية تزداد بازدياد حجم التبادل التجاري بين بلدان الشرق والغرب في العصر الإسلامي[٨٧].

وإلى جانب أهمية موقع ظَفَار الحُبُوْضَي على خطوط الملاحة والتجارة الدولية، فقد كان لسقوط بغداد سنة ٦٥٦هـ/ ١٢٥٨م، وتحوّل التجارة إلى البحر الأحمر، وضعف تجارة الخليج العربي، أثر بالغ في بزوغ نجم ميناء ظَفَار الحُبُوْضَي[٨٨]، حتى إن بعضهم رأى أن هذا التحول في التجارة هو الذي دفع بالحبوضيين إلى إنشاء مدينة ظفار لتكون ميناءً تجاريًا يواكب حركة التجارة، وتحولها من الخليج العربي إلى البحر الأحمر[٨٩].

ومع ما كان لتلك العوامل من أهمية فإنه يمكن القول بأن ازدهار ظَفَار الحُبُوْضَي في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي كان ضمن إطار النشاط التجاري الذي تميز به

---

(٨٧) وزارة الإعلام، **عمان في أمجادها البحرية**، ص٣١؛ محمد عبدالستار، **مدينة ظفار**، ص٧٢، ٧٣.

(٨٨) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٧٧؛ وزارة الإعلام، **عمان في أمجادها البحرية**، ص٣٤.

(٨٩) **مدينة ظفار**، ص٦٨.

حكامها الحبوضيون، فهم في الأصل تجّار مهرة قبل أن يصلوا إلى سدة الحكم[٩٠]، يتضح ذلك جليًا من النظم التي اتبعوها في إدارة مينائهم، وما وفروه من أمن واستقرار وطمأنينة للنواخذة والتجار، وما كانوا يلاقونهم به من حسن استقبال وكرم الضيافة[٩١]، كل ذلك أسهم في خلق بيئة تجارية واستثمارية ناجحة، فتقاطرت إلى مينائهم السفن التجارية من الشرق والغرب، وارتبطت بهذا الميناء سلع تجارية رائجة، ووصلت تجارات أهل ظَفَار إلى موانئ المحيط الهندي المختلفة، حيث ارتبط بهذا الميناء تصدير أجود أنواع اللبان والبخور، وكذلك الخيول الأصيلة التي اشتهرت بها ظَفَار منذ القدم[٩٢].

وإلى جانب الدور النشط الذي قامت به ظَفَار بوصفها ميناء تجاريًا دوليًا، فإنها أيضًا زودت المدن والقرى الداخلية التابعة لإقليم ظَفَار بما تحتاج إليه من السلع الواردة إليها[٩٣].

---

(٩٠) ابن الأثير، **الكامل في التاريخ**، ج١٠، ص٢٠٣؛ الجندي، **السلوك**، ج١، ص٤٦١؛ بامخرمة، **قلادة النحر**، ج٣، ص٢٦١٥.

(٩١) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

(٩٢) أبو الفداء، **تقويم البلدان**، ص٩٤؛ ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٩٣؛ ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣؛ ابن سعيد المغربي، الجغرافيا، ص١٠؛ كوستا، باولو. إم.، **دراسة لمدينة ظفار**، ص٦٧، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٤م؛ المريخ، سعيد بن مسعود بن نصيب، **شذرات من تاريخ ظفار**، ص٦٢- ٦٤. حصاد الندوة التي أقامها المنتدى الأدبي في صلالة، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م.

(٩٣) محمد عبدالستار، **مدينة ظفار**، ص٤٢، ٤٣.

٦- صُور:

مدينة صغيرة عامرة، على ساحل البحر، على بعد مَرْحَلة (حوالي ٤٥كم) من قَلْهَات[٩٤]، وعلى الرغم من مكانتها التجارية في العصور القديمة، إلا أن المصادر الإسلامية - التي تيسّر لنا الاطلاع عليها - أحجمت عن ذكر نشاطها التجاري في العصر الإسلامي، وخاصة خلال المدة موضوع الدراسة، فلم تذكر عنها سوى أنها تعد أحد مصايد اللؤلؤ في عمان[٩٥].

وصفوة القول: إن الظروف الجغرافية والطبيعية والبشرية لعمان عامة، وللساحل العماني خاصة، قد وضعت موانئها على رأس خطوط الطرق التجارية العالمية البرية والبحرية، مما أعطى عمقًا تاريخيًا للدور العماني النشط في مجال تجارة المحيط الهندي في العالم القديم والإسلامي.

ثالثًا: دور موانئ الساحل العماني في تنشيط حركة السلع والبضائع التجارية المتبادلة بين عمان وبلاد الهند

أصبحت موانئ الساحل العماني بفضل موقعها الممتاز مركز عصب الخطوط الملاحية العابرة للمحيط الهندي في

---

(٩٤) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص١٥٥.

(٩٥) السابق نفسه؛ شيخ الربوة، شمس الدين محمد بن طالب الأنصاري الدمشقي (ت٧٢٧هـ/ ١٣٢٦م)، **نخبة الدهر في عجائب البر والبحر**، ص٢١٨، طبعه أولاً المرحوم فريد أحد أعضاء الأكاديمية الإمبراطورية بمدينة بطرس بورغ، ثم اعتنى بتصحيحه وطبعه أغسطس بن يحيى مدرس الألسنة الشرقية في المدرسة الملكية بمدينة فوينهاغ، (د.ت).

الاتجاه الأفريقي أو الآسيوي، وقد تميزت هذه الموانئ عن غيرها بعدة مميزات جعلت منها منظّمًا ومشرفًا على حركة النقل والتجارة بين موانئ المحيط الهندي والخليج العربي، ذلك أن موانئ الساحل العماني قامت بدور الوسيط للتجارة العالمية، فضلاً عن أنها أدت دورًا مهمًا في تسويق السلع والمنتجات العمانية وتصديرها إلى بلدان العالم المختلفة.

أ - عوامل ساعدت في تنشيط حركة السلع التجارية بين البلدين:

تعد بلاد الهند من أهم مناطق التبادل التجاري التي كان لعمان اتصال بها منذ أقدم العصور، وبعد ظهور الإسلام صارت هذه العلاقة أقوى بكثير من ذي قبل، حيث نشطت حركة التبادل التجاري العماني الهندي وبلغت ذروتها، ولابد لهذا النشاط من عوامل وحوافز ساعدت في ذلك، ولنا أن نتساءل: ما أهم تلك العوامل؟

وللإجابة عن هذا السؤال نقول: إن هناك جملة من العوامل الطبيعية والبشرية والسياسية أسهمت في تنشيط حركة السلع والبضائع التجارية المتبادلة بين عمان وبلاد الهند، ومن أهمها:

١ - تقارب البلدين جغرافياً:

إن الجوار الجغرافي، وقصر المسافة بين البلدين من جهة، وتبوء موانئ الساحل العماني مواقع جغرافية جيدة قبالة السواحل الهندية من جهة أخرى، كل ذلك جعل عمان وموانئها بوابة بلاد الهند إلى الخليج العربي والجزيرة

العربية، ومركزًا مهمًا لتجارة العبور استيرادًا وتصديرًا من موانئ الساحل الهندي وإليها[٩٦]، فكان يمكن للمراكب التجارية أن تقوم برحلتين أو أكثر بين البلدين ذهابًا وإيابًا خلال موسم واحد[٩٧].

٢ - حركة الرياح والتيارات البحرية:

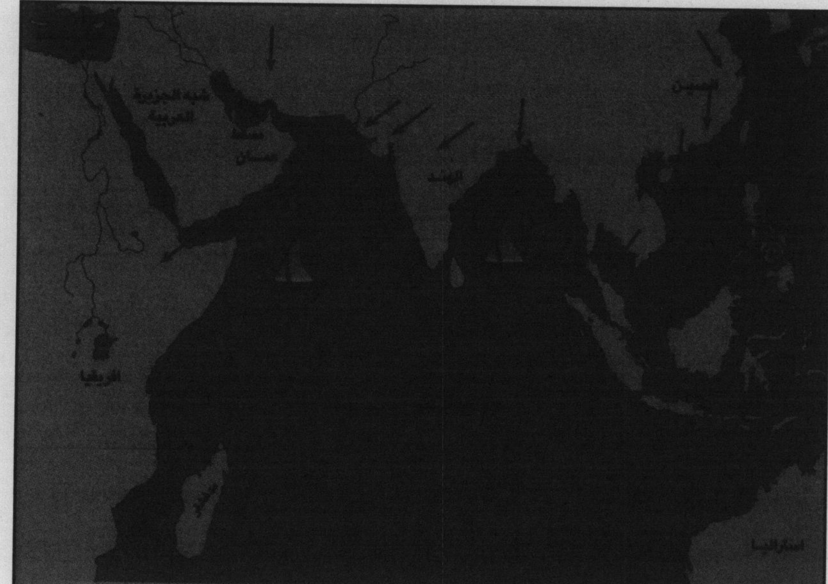
ونقصد بذلك الرياح الموسمية في المحيط الهندي، وحركة تياراته البحرية، فقد تحكمت الرياح بالملاحة تحكمًا واضحًا، فمنطقة المحيط الهندي معرضة لهبوب الرياح الموسمية الصيفية الجنوبية الغربية التي تساعد على حركة السفن التجارية من سواحل الجزيرة العربية إلى بلاد الهند والصين، والرياح الموسمية الشتوية الشمالية الشرقية التي تساعد على التوجه إلى الغرب في طريق العودة إلى سواحل الجزيرة العربية وشرق أفريقيا. أما التيارات البحرية: فيقصد بها التيارات التي تتجه حسب اتجاه الرياح السائدة، مثل تيارات الخليج العربي التي ساعدت في عملية الملاحة التجارية[٩٨].

(٩٦) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٤٩؛ شهاب، حسن صالح، **فن الملاحة عند العرب**، ص٢٧، ٢٨. مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٩٨٢م؛ محمد صالح ناصر، **منهج الدعوة عند الإباضية**، ص٢٥٣؛ وزارة الإعلام، **عمان في أمجادها البحرية**، ص٢٥.

(٩٧) **عمان وتاريخها البحري**، ص٩٢.

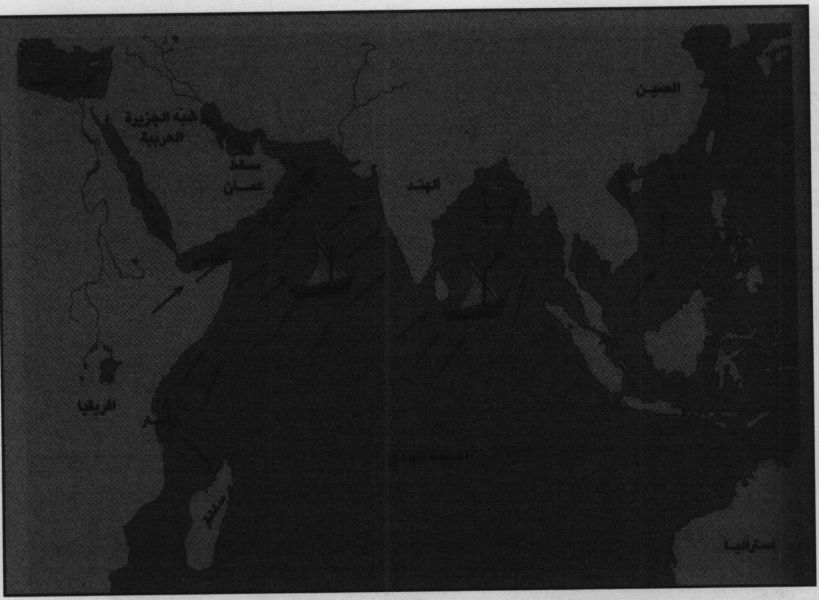
(٩٨) عن الرياح الموسمية وحركة تيارات المحيط الهندي البحرية ودورها في حركة التجارة والملاحة مع بلاد الهند، ينظر: المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١١٥، ١١٦؛ أنور عبدالعليم، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، ص١٣٢، ١٣٣. سلسلة كتاب عالم المعرفة، العدد١٣، ١٩٧٩م، الكويت؛ المعاني، **التجارة والملاحة**، ص١٣٦.

ولاشك أن معرفة العرب، وخاصة العمانيين، بأسرار الرياح الموسمية في المحيط الهندي، وأوقات هبوبها، إلى جانب معرفتهم بحركة تياراته البحرية ومده وجزره منذ أقدم الأزمنة، قد ساعدهم في احتكار تجارة المحيط الهندي من جهة، وأسهم في ازدهار حركة التبادل التجاري بين الموانئ العربية وموانئ البلدان المطلة على المحيط الهندي - بما فيها بلاد الهند- من جهة ثانية.



حركة الرياح الموسمية الشتوية ودورها في التجارة العمانية(٩٩)

(٩٩) الخريطة من كتاب عمان في التاريخ، ص١٨٠.



حركة الرياح الموسمية الصيفية ودورها في التجارة العمانية(١٠٠)

٣ - التجارة:

إن المعلومات المتوافرة بين أيدينا تؤكد أن وفرة السلع التجارية الهندية وتنوعها كانت الحافز الأول والمهم في ازدهار حركة التبادل التجاري بين البلدين، فقد اشتهرت بلاد الهند بضخامة ثرواتها الطبيعية والنباتية والحيوانية، وهذا ما أكده ابن الفقيه الهمذاني(١٠١) في قوله: "خص الله تعالى أرض الهند والسند بأنها توجد بها سائر الروائح العطرية، والجواهر كالياقوت والماس وغيرها، وكذلك الكركدن والفيل

(١٠٠) الخريطة من كتاب **عمان في التاريخ**، ص١٨١.

(١٠١) ابن الفقيه، **البلدان**، ص٧٢؛ البكري، **المسالك والممالك**، ج١، ص٢٠١.

والطاووس والعود، والعنبر والقرنفل، والسنبل والخولجان والدارصيني والنارجيل والتوتيا، والبقم والخيزران، والصندل وخشب الساج والفلفل، والفلفل الأسود".

ويصف ابن فضل الله العمري[١٠٢] خيرات بلاد الهند ورخص أسعارها، وتنوع سلعها فيقول: "... وحسبك ببلاد في بحرها الدُّرّ، وفي برّها الذهب، وفي جبالها الياقوت والماس، وفي شعابها العود والكافور... وبها معادن الحديد والزئبق والرصاص، وفي بعض منابتها الزعفران، وفي بعض أوديتها البلور، خيراتها موفورة وأسعارها رضية...". ويذكر الرحالة الإيطالي ماركو بولو[١٠٣] صراحة أن ضخامة المكاسب التي يجنيها التجار كانت من أهم الأسباب التي دفعتهم صوب بلاد الهند.

وفي المقابل فإن حاجة الهند لوسيط تجاري نشط لنقل صادراتها الضخمة إلى الأسواق العالمية الأخرى، وجلب حاجاتها من السلع العمانية ومن سلع تلك البلدان، قد دفعتها إلى التعامل مع تجار عمان ونواخذتها، لما تميزوا به من خبرات ومهارات تجارية وملاحية تؤهلهم للقيام بهذه المهمة[١٠٤].

(١٠٢) ابن فضل الله العمري، شهاب الدين أحمد بن يحيى (ت٧٤٩هـ/ ١٣٤٩م)، **مسالك الأبصار في ممالك الأمصار**، تحقيق: أحمد عبدالقادر الشاذلي، ج٣، ص٣٩. المجمع الثقافي، أبوظبي، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م.

(١٠٣) ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٦٦.

(١٠٤) للمزيد من التفاصيل عن خبرات العمانيين ومهاراتهم الملاحية والتجارية، ينظر: المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١١٥، ١١٦؛ =

٤ - دور حكام عمان وبلاد الهند في مكافحة القرصنة وتأمين خطوط التجارة، وحسن معاملة التجار:

بذل حكام عمان منذ القرون الأولى للإسلام جهودًا كبيرة لفرض الأمن والاستقرار ومكافحة القرصنة في سواحل بلادهم، بهدف تهيئة مناخ مناسب لحركة التجارة البحرية مع جميع البلدان المطلة علىً المحيطً الهندي، ومن أشهر حكام عمان الذين بذلوا جهودًا كبيرة لتأمين التجارة الإمام غسان بن عبدالله اليحمدي (١٩٢-٢٠٧هـ/ ٨٠٨-٨٢٢م[١٠٥])، الذي أنشأ أسطولاً بحريًا عمانيًا كبيرًا وقويًا؛ لحماية سواحل بلاده من القراصنة الهنود الذين كانوا قد أقاموا لهم قواعد حول المنطقة الواقعة على مدخل الخليج العربي، وكانوا يشنون هجمات منها على السفن العابرة، وقد أطلق على هذه

= القاسمي، خالد بن محمد، **عمان تاريخ وحضارة**، ص٢٧. دار الثقافة العربية، الشارقة، ١٩٩٩م؛ سحر عبدالعزيز سالم، **عمان وطريق التوابل**، ص١٧؛ حوراني، جورج فضلو، **العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى**، ترجمه وزاد عليه: السّيد يعقوب بكر، ص٢٧٥ وما بعدها. مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (د.ت)؛ القحطاني، سعيد بن عبدالله، **تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة/ التاسع والعاشر الميلادي**، ص٣٤٠، ٣٤١. دارة الملك عبدالعزيز، الرياض، ١٤١٤هـ.

(١٠٥) الإمام غسان بن عبدالله اليحمدي: تولى الإمامة بعد وفاة الإمام الوارث بن كعب، وصفه بعض المؤرخين بأنه قام بالحق في عمان، وعمل به بين الرعية، وأنه بذل جهودًا في محاربة القراصنة من أهل الهند الذين كانوا يهاجمون سواحل عمان، يسلبون المارة وينهبون القارة، ثم يهربون إلى ناحية فارس والعراق، واطمأن الناس برًا وبحرًا وكثرت الخيرات وربحت التجارة. (المزيد من التفاصيل: السالمي، **تحفة الأعيان**، ص١٢٠-١٣١؛ السيّابي، **عمان عبر التاريخ**، ج٢، ص٣٧-٦٩).

السفن العمانية التي كانت تطارد بوارج القراصنة الهنود اسم (الشذاءات)[١٠٦].

كما عملوا أيضًا على توفير الأمن والطمأنينة النفسية للتجار، فقد رُوي أن أحد التجار عاد من الصين ومعه مال لا حصر له، وأن أحمد بن هلال (٢٨١-٣١٠هـ/ ٨١٩-٩٢٢م)[١٠٧] حاكم عمان أخذ منه خمسمائة ألف دينار ضرائب على أمتعته، فطلب الخليفة العباسي المقتدر جعفر بن المعتضد بالله (٢٩٥-٣٢٠هـ/ ٩٠٨-٩٣٢م)، إرسال هذا التاجر إلى بغداد، فرفض حاكم عمان تسليمه؛ خوفًا من انقطاع التجار عن بلاده[١٠٨].

وكذلك حرص حكام عمان على رعاية التجار الوافدين على بلادهم وتقديم التسهيلات لهم، وتحملوا مسؤولية أعباء الموانئ على خير وجه، من حيث نظم استقبال السفن، ونظم

---

(١٠٦) السالمي، **تحفة الأعيان**، ص١٢١؛ السيابي، **عمان عبر التاريخ**، ج٢، ص٣٧-٣٩؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٠٥؛ ويلكنسون، **صُحَار**، ص٢٢. والشذاءات: هي السفن الصغيرة المهيّأة لغزو القرصان في البحر. (السيابي، **عمان عبر التاريخ**، ج٢، ص٣٩).

(١٠٧) أحمد بن هلال: من بني سامة، كان حاكمًا لعمان في أيام الخليفة العباسي المقتدر بالله، وقد ارتبط معه بعلاقة ودية طيبة، فقد ذكره ابن الجوزي بقوله: "وفي هذه السنة - (يقصد سنة٣٠٥هـ/ ٩١٧م) - ورد على السلطان (يقصد الخليفة المقتدر) هدايا جليلة من أحمد بن هلال صاحب عمان، وفيها أنواع الطيب ورماح وطرائف من طرائف البحر...". (ابن الجوزي، أبو الفرج عبدالرحمن بن علي (ت ٥٩٧هـ/ ١٢٠١م)، **المنتظم في تاريخ الملوك والأمم**، ج٦، ص١٤٥. دار صادر، بيروت).

(١٠٨) بزرك بن شهريار، **عجائب الهند**، ص١٠٨،١٠٩.

التفريغ والشحن والمغادرة[١٠٩]، وعملوا على توفير مساكن ودور خاصة ينزل فيها التجار من مختلف البلدان[١١٠].

كما وجدت السفن التجارية الواردة على ميناء ظفار تعاملاً حسناً من قبل سلطان المدينة، ولا أدلّ على ذلك من قول شاهد العيان ابن بطوطة في أثناء زيارته لميناء ظفار حيث يقول: "إنه إذا وصل مركب من الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان إلى الساحل، وصعدوا في صنبوق إلى المركب ومعهم الكسوة الكاملة لصاحب المركب أو وكيله وللربان وهو الرئيس والكراني وهو كاتب المركب، ويؤتى إليهم بثلاثة أفراس فيركبونها، وتضرب أمامهم الأطباق والأبواق من ساحل البحر إلى دار السلطان فيسلمون على الوزير وأمير الجند، وتبعث الضيافة لكل من في المركب ثلاثاً، وبعد الثلاث يأكلون بدار السلطان وهم يفعلون ذلك استجلاباً لأصحاب المراكب..."[١١١].

ولا شك أن هذه القرائن والأدلة الواضحة تدل على حرص حكام عمان وأهلها على استتباب الأمن والاستقرار في سواحل بلادهم وموانئها، بهدف تشجيع التجار وأصحاب السفن المتعاملة معهم على مزاولة تجارتهم بأمان واطمئنان، مما ساعد في ازدهار حركة التبادل التجاري مع البلدان المختلفة.

---

(١٠٩) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٠٥.

(١١٠) البكري، **المسالك والممالك**، ص ٣٦٧.

(١١١) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

وفي المقابل يجب ألاّ نغفل دور حكام الممالك الهندية وأهلها في توفير الأمن والأمان وتهيئة المناخ المناسب للتجار العرب الوافدين على بلادهم؛ حرصًا على ازدهار الحركة التجارية بين بلادهم وبلدان الجزيرة العربية.

فالمسعودي يحدثنا أن بعض ملوك بلاد الهند كانوا يقدرون العرب القادمين إليهم ويحترمونهم(١١٢)، وقد بلغ هذا الحب حد الهيبة والتقديس، فيذكر أبو زيد السِيرَافي أنهم إذا شاهدوا رجلاً من العرب سجدوا له وقالوا: "هذه مملكة ينبت بها شجر التمر، لجلالة التمر عندهم وفي قلوبهم"(١١٣). وكان سلطان كُوْلَمْ مَلَي(١١٤) يُعظم القدر للمسلمين حريصًا على حماية التجار وأموالهم، رغبة فيما يستفيده من التجارة مع العرب(١١٥).

ويذكر المسعودي أنه زار مدينة صيمور(١١٦) سنة ٣٠٤هـ/٩١٦م، ولاحظ أن عدد المقيمين بها من تجار عمان وسِيرَاف والعراق يتجاوز عشرة آلاف مسلم معظمهم من التجار، وأشاد بحسن معاملة ملوك بلاد الهند لهم، فقد عيّن لهم حاكمها رئيسًا يقضي بينهم بأحكام الشريعة(١١٧).

---

(١١٢) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٧٠.

(١١٣) السِيرَافي، أبو زيد الحسن بن اليزيد، **أخبار الصين والهند**، ص١٣٢. طبعة باريس، ١٨٤٥م.

(١١٤) كولم ملي: من أهم موانئ الساحل الغربي لبلاد الهند. وسيأتي الحديث عنها في المبحث الخاص بموانئ بلاد الهند التي ارتبطت بموانئ الساحل العماني.

(١١٥) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣١٢.

(١١٦) صيمور: من موانئ الهند سيأتي الحديث عنها لاحقًا.

(١١٧) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص٢١٠.

ولاشك أن ميل ملوك بلاد الهند إلى تجار العرب الوافدين على بلادهم، وحسن معاملتهم ورعايتهم أسهم بصورة واضحة في ازدهار النشاط التجاري والتبادل السلعي مع العرب عامة، والعمانيين خاصة.

وجملة القول: إن جهود حكام عمان وبلاد الهند في فرض الأمن والاستقرار ومحاربة ظاهرة القرصنة في السواحل العمانية والهندية، إلى جانب حسن معاملتهم للتجار وإجلالهم لهم، كل ذلك كان من عوامل ازدهار حركة التبادل التجاري العماني الهندي في العصر الإسلامي.

ب - الطرق التجارية البحرية بين الموانئ العمانية والهندية:

اعتمد نظام الإبحار بين الموانئ العمانية والهندية في العصر الإسلامي على الرياح الموسمية التي تهب على شمال المحيط الهندي، وارتبطت مواعيد الإبحار ارتباطًا تامًا بمواعيد تلك الرياح، وقد ذكر المسعودي هذه الحقيقة بقوله: "ولكل من يركب هذه البحار من الناس أرياح يعرفونها في أوقات تكون فيها مهابها، وقد علموا ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون ذلك قولاً وعملاً، ودلائل وعلامات يعلمون بها إبان هيجانه وأحواله ركوبه وثوراته"(١١٨)، وكان على من فاته التحرك في موعد الرياح المناسبة الانتظار إلى موعدها في العام المقبل، مما جعل لهذه الرياح تأثيرًا حاسمًا في مسار تجارة المحيط الهندي، وإلى جانب تلك الرياح الموسمية

---

(١١٨) المصدر نفسه، ج١، ص١١٢؛ شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص٨٧، ٨٨؛ المعاني، **التجارة والملاحة**، ص٣٢، ٣٣.

وجدت بعض التيارات البحرية المساعدة لعملية الملاحة البحرية، يتعين على البحارة والنواخذة معرفة أسرارها(١١٩).

كانت السفن التجارية تستخدم في رحلتها بين موانئ الساحل العماني والهندي، طريقين، أما الأول: فيتجه مباشرة في عرض البحر من ميناء مَسْقَط حتى ميناء كُوْلَمْ مَلَي على الساحل الغربي للهندي، وينطلق الطريق الثاني من موانئ عدة على السواحل الجنوبية للجزيرة العربية بصورة مباشرة إلى كولم ملي أيضًا.

ومن المسلم به أن العمانيين تمرسوا في سلوك هذه الطريق، وأصبحوا سادته، العارفين بكل أسراره، وأنهم توصلوا إلى التعرف إلى مواطن الضعف فيه، ومواسم مده وجزره، وأوقات هبوب الرياح والعواصف، وأفادوا من ذلك فائدة عظيمة، حتى إنهم خصصوا في جزره محطات ومراسي تجارية للتموين والاستراحة(١٢٠).

ويمكننا استنادًا إلى أوصاف ابن خرداذبة في كتابه (المسالك والممالك)(١٢١)، وابن الفقيه في كتابه (البلدان)(١٢٢)، وكذلك سليمان التاجر في كتابه (سلسلة التواريخ)(١٢٣) وله

(١١٩) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٨٨.

(١٢٠) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١١٦، ٢١٠.

(١٢١) ابن خرداذبة، عبيدالله بن عبدالله (توفي حوالي ٣٠٠هـ/ ٩١٢م)، **المسالك والممالك**، ص٦١-٦٨. مطبعة بريل، ليدن، ١٨٨٩م.

(١٢٢) ابن الفقيه، **البلدان**، ص٦٦-٦٨.

(١٢٣) سليمان التاجر (توفي في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي)، **سلسلة التواريخ**، ص١٥-٢١. طبعة باريس، ١٨٤٥م.

تكملة كتبها أبو زيد السيرَافي(١٢٤)، إلى جانب الاستعانة ببعض المؤلفات الحديثة(١٢٥)، أن نقدم عرضًا مختصرًا للرحلة البحرية التي كان يقوم بها التجار إلى بلاد الهند والصين سعيًا وراء التوابل والأطياب والحرير.

تبدأ الرحلة التجارية إلى بلاد الهند من مدينة الأُبُلّة أو البصرة ثم تتجه السفن في الخليج العربي نحو الساحل الشرقي للخليج فتتوقف في ميناء سِيرَاف، وهو ما يؤكده سليمان التاج(١٢٦) بقوله: "إن معظم الأمتعة تخرج من البصرة وعمان وغيرهما إلى مدينة سِيرَاف"، وبعد أن تتزود السفن بالماء في سِيرَاف تسلك الجانب الغربي مارة بسواحل عمان وتتوقف عند ميناء صُحَار الذي يعج بالحركة التجارية النشطة، ثم تمضي السفن إلى مَسْقَط، فتتزود منها مرة ثانية بالماء والمؤن التي تلزمها في رحلتها إلى المشرق، بعد ذلك تمخر السفن المحيط الهندي مباشرة في عرض البحر إلى ميناء كُوْلَمْ مَلَي جنوبي إقليم المليبار على الساحل الهندي(١٢٧)، وهذا هو الطريق الذي يصفه سليمان التاجر،

---

(١٢٤) السيرَافي، **أخبار الصين والهند**، ص١٨٠،١٨١.

(١٢٥) حوراني، **العرب والملاحة**، ص٢٠، ٢١؛ أنور عبدالعليم، **الملاحة وعلوم البحار**، ص٦١ - ٦٤؛ شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص٨٩ - ٩٣؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٣، ٣١٤.

(١٢٦) سلسلة التواريخ، ص١٥.

(١٢٧) لقد كانت بعض المراكب المسافرة من مَسْقَط تسير في بحر لاروي (البحر العربي)، ثم على سواحل كوجيرات وهيمون، والكوكن وكمباية (ساحل الدكن والسند) قبل أن تصل إلى كولم ملي، ثم تخترق المضيق بين سيلان والهند بعد أن تقف عند رأس كومرين. (أنور عبدالعليم، **الملاحة وعلوم البحار**، ص٦٩).

وكان ذلك يتم في المدة من النصف الثاني من شهر نوفمبر إلى النصف الأول من شهر ديسمبر من كل سنة.

وكان الطريق من مَسْقَط إلى كُوْلَمْ مَلَي يستغرق شهرًا على اعتدال الرياح، ثم تقلع السفن إلى مرفأ آخر على الساحل الهندي يعرف باسم بلين أو (بولين)[١٢٨]، وعنده يتحول الطريق البحري إلى فرعين أحدهما يتجه إلى جزيرة سرنديب (سيلان)[١٢٩] ومنها تسير السفن إلى ميناء (كله)[١٣٠]، ثم تقلع منها السفن إلى بلاد الصين لتلقي مراسيها بميناء (خانفو)[١٣١] الصيني. وهذا الطريق هو الأكثر استخدامًا إذا ما أريد السير إلى الصين.

أما الطريق الثاني الذي تسلكه السفن التجارية المشحونة بالبضائع والسلع في اتجاه بلاد الهند والصين، فينطلق من

---

(١٢٨) بلين (بولين) لم نجد لها تعريفًا في المصادر الجغرافية التي تيسر الاطلاع عليها.

(١٢٩) سرنديب (سيلان): جزيرة عظيمة في بحر هركند بأقصى بلاد الهند (وتسمى حاليًا: سريلانكا). (الحموي، **معجم البلدان**، ج، ٣ ص٢١٥، ٢١٦؛ سليمان التاجر؛ **سلسلة التواريخ**، ص١٧٢،١٧٣).

(١٣٠) كله: جزيرة عظيمة بها ميناء، يحمل اسمها نفسها، ويحمل أيضًا اسم كله باره، تقع على الساحل الغربي لشبه جزيرة الملايو، وهي منتصف الطريق بين عمان والصين. (الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص ٤٧٨؛ رجب محمد عبدالحليم، **العمانيون والملاحة والتجارة ونشر الإسلام منذ ظهوره إلى قدوم البرتغاليين**، ص١٠٦. مكتبة العلوم، مَسْقَط، ١٩٧٩م.

(١٣١) خانفو: أهم موانئ الصين، كانت المركز الرئيس للتجارة العربية مع الصين، ذكر المسعودي أن سفن التجار من البصرة وسِيرَاف وعمان كانت تأتي إليها بالأمتعة والجهاز. (المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٣٨) وهي تسمى اليوم (كانتون).

موانئ عدة على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية، كميناء ظفار ومِرْبَاط جنوب عمان مباشرة في عرض المحيط إلى ميناء قاليقوط (كَالِيكُوت) مباشرة أو كُوْلَمْ مَلَي، ومنه تسلك الطريق السابق نفسه باتجاه الصين.

ومن الجدير بالذكر أن الرحلة إلى بلاد الهند كانت ممكنة طوال العام لقربها من الساحل العربي. ولذلك كانت الرحلات التجارية العمانية إليها كثيرة، حيث كان يمكن القيام برحلتين أو أكثر ذهابًا وإيابًا من عمان والخليج خلال موسم واحد(١٣٢).

وكانت السفن العربية تقوم برحلاتها عند هدوء الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، حيث تصل إلى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريبًا، وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف للتبادل التجاري تستغرق ثلاثة أشهر، وكان على المراكب العربية أن تغادر ساحل كجرات وكونكان في نهاية زيارتها قبل أواخر يونيو، وهو الوقت الذي تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أقصى حدتها، وفي الأحوال العادية يمكن أن يتسع الوقت أمامها لتغادر قبل ذلك بوقت طويل، أي في شهر مارس أو أبريل(١٣٣).

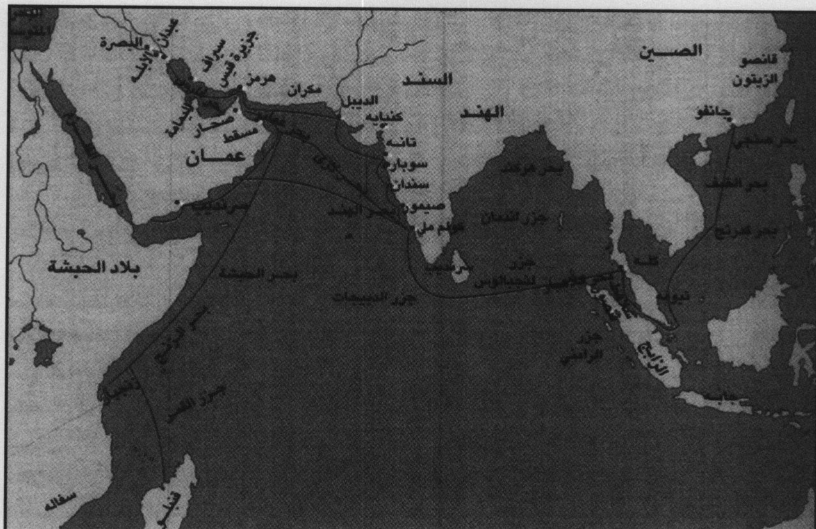
وكانت رحلة العودة تتبع طريق القدوم نفسه حتى كولم ملي، ومنها كان ربابنة السفن يقصدون أولاً إلى ريسوت أو

---

(١٣٢) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص٩٢.

(١٣٣) المرجع نفسه والصفحة.

مِرْبَاط، أو ظَفَـار الحُـبُـوْضَي، ثم يميلون شـرقـًا على طول الساحل، حتى يصلَوا إلى خليج عمان(١٣٤).



الطرق والمسالك البحرية
بين عمان وبلاد الهند والصين وشرق إفريقيا(١٣٥)

ج - أهم الموانئ والمرافئ التجارية الهندية التي ارتبطت بالموانئ العمانية:

تبوأت موانئ الساحل العماني في العصر الإسلامي مكانة مرموقة في عالم التجارة الدولية العابرة للمحيط الهندي في الاتجاه الآسيوي والأفريقي، كما أنها أصبحت مركز تجارة منطقة غرب آسيا بصورة أساسية، حتى منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط، حتى ذكر بعضهم بأنه لو سد الخليج

(١٣٤) حوراني، **العرب والملاحة في المحيط الهندي**، ص٢١٨.
(١٣٥) الخريطة من كتاب **عمان في التاريخ**، ص٣٠٩.

العربي، وموانئ الساحل العماني لتدهورت تجارة البحر المتوسط[١٣٦].

ومن هنا فقد ارتبطت موانئ الساحل العماني بكثير من موانئ الساحل الهندي في وحدة اقتصادية وحضارية لمدد طويلة من الزمن، وبذلك ظهرت لوحة واسعة من الخطوط الملاحية البحرية المرتبطة بتجارة عمان وموانئه، وما يهمنا في هذه الدراسة هو التعريف بأشهر الموانئ والمحطات التجارية الهندية التي ارتبطت بالموانئ العمانية في العصر الإسلامي.

تعددت الموانئ الهندية وانتشرت على طول سواحلها؛ لتميّز بلاد الهند بامتداد شواطئها لمسافات طويلة داخل المحيط الهندي، وكان للهند واجهتان: موانئ تواجه غرب المحيط مثل: موانئ كوجيرات، وموانئ ساحل المليبار، وأخرى تواجه شرق المحيط الهندي، كموانئ ساحل كروماندل[١٣٧].

وكان لموانئ الساحل الهندي المواجهة لغرب المحيط إسهام كبير في حركة التجارة العالمية في العصر الإسلامي، وتبعًا لذلك فمن المسلم به أن هذه الموانئ قد ارتبطت بعلاقات قوية بموانئ الخليج والجزيرة العربية عامة، وبموانئ الساحل العماني خاصة، وتقسم تلك الموانئ إلى مجموعات جغرافية، كما يلي:

---

(١٣٦) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٠٥. نقلاً عن أحمد الشامي، **العلاقات التجارية**، ص٤٥.

(١٣٧) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٨٥.

القسم الأول: موانئ ساحل السند

ارتبطت أكثر موانئ ساحل إقليم السند منذ أقدم الأزمنة بموانئ الساحل العماني؛ ربما بسبب قرب هذا الإقليم جغرافيًا من عمان والخليج العربي، ومن أشهر تلك الموانئ:

١- الدَّيْبُل (كراتشي):

مدينة شهيرة في إقليم السند، تقع على نهر مهران (الهندوس)، كان لها بندر ممتاز، وقد أشاد الجغرافيون والرحالة العرب بأهميتها، بوصفها مركزا تجاريًا وسيطًا بين الخليج العربي وموانئ إقليم جوزرات الهندي، ومنهم: الإصطخري(١٣٨) وابن حوقل(١٣٩) والمقدسي(١٤٠) والحموي(١٤١) وغيرهم.

ولقرب ميناء الدَّيْبُل من الموانئ العربية فقد كثرت به الجاليات العربية المستقرة للعمل لخدمة التجارة؛ لأهمية الميناء في تجميع حاصلات السند الزراعية، وخاصة من القنا والخيزران، واستوطن به عدد كبير من تجار عمان والخليج العربي، حتى أصبح سكانه يتكلمون العربية والسندية(١٤٢).

كانت مراكب العمانيين تقصد ميناء الدَّيْبُل بأمتعتها وبضائعها بصورة دائمة، فقد ذكر الإدريسي أن: "مراكب

(١٣٨) **المسالك والممالك**، ص١٠٤.

(١٣٩) **صورة الأرض**، ص٢٧٩.

(١٤٠) **أحسن التقاسيم**، ص٤٧٩.

(١٤١) الحموي، **معجم البلدان**، ج٢، ص٤٩٥.

(١٤٢) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٤٧٩.

العمانيين تقصدها بأمتعتها وبضائعها، وقد ترد عليها بضائع بلاد الصين والهند بالثياب والأمتعة الصينية والأفاوية والعطرية الهندية فيشترون من ذلك جزافًا، لأنهم أهل يسار وأموالهم كثيرة"(١٤٣).

وعلى الرغم من ارتباط ميناء الدَّيْبُل بالموانئ العمانية والخليجية، فإنه كان يهمل في بعض الفترات؛ لانتشار جماعات القراصنة الذين هددوا السفن التجارية، وإن كانت حملة محمد بن القاسم الثقفي قد وضعت حدًّا لنشاطهم في هذا المثلث، فازدهرت بعد ذلك العلاقات التجارية من جديد بين موانئ الساحل العماني والخليج العربي ومنطقة الدَّيْبُل وغرب بلاد الهند(١٤٤).

٢- جَوَادِر:

ميناء بين التيز والدَّيْبُل، كان محطة لراحة المسافرين للتزود بالماء والمؤن في أثناء رحلتهم التجارية بين الخليج العربي وغرب بلاد الهند(١٤٥).

---

(١٤٣) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص١٦٧.

(١٤٤) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١١٠. وعن جهود محمد بن القاسم الثقفي في فتح بلاد السند ومكافحة القرصنة. ينظر: البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر، **فتوح البلدان**، ص٦٠٧ وما يليها، تحقيق: عبدالله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، مؤسسة المعارف، بيروت، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م.

(١٤٥) قرقش، صُحَار وتراثها البحري، ص١١٢. نقلاً عن: مجهول، **مخطوط في علوم البحار**، رقم٢٥١٦ عام. ٣٨ ك خاص، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

القسم الثاني: موانئ ساحل كوجيرات

لا تقل أهمية تجارة الموانئ العمانية مع كوجيرات عن أهمية تجارتها مع موانئ السند، بل تفوق عليها، لوقوعها شمال غرب بلاد الهند قبالة خليج عمان والساحل العربي، وقد تحكم موقع كوجيرات في توجهها التجاري، فارتبطت بعلاقات تجارية قوية مع العرب، ومنهم العمانيون، مما أسهم في ازدهار نشاط حركة التبادل التجاري مع العرب(١٤٦). وقد اشتهر بإقليم كوجيرات مركزان تجاريان عظيمان هما: الديو وكمباية.

١- الدَّيَو:

مدينة في جزيرة صغيرة عند طرف شبه جزيرة كاثياوار الجنوبي، لها بندر جيد، وتجارتها نشطة مع الدَّيْبُل، وساحل الدكن الغربي، وموانئ ساحل الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية وسواحل أفريقيا الشرقية، لجلب ما تحتاجه من سلع هذه البلدان وبضائعها، وفي الوقت نفسه تنقل كثيرًا من سلع بلاد الهند ومنتجاتها إلى موانئ هذا البلدان(١٤٧)، وبها جاليات عربية وفارسية ويعمل أهلها كلهم في التجارة وخاصة تجارة التوابل(١٤٨).

---

(١٤٦) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٨٦.

(١٤٧) إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج٢، ص٩٩.

(١٤٨) نعيم زكي فهمي، **طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب**، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٣٩٣هـ/ ١٩٧٣م، ص١٧١.

٢- كَمْبَايَة[(١٤٩)]:

مدينة على خور تدخله المراكب، ويبدو أن مرساها غير عميق، فابن بطوطة يذكر أنه حين يحدث الجزر تقف المراكب الراسية في هذا الميناء على الطين، فإذا حدث المد تعوم في الماء[(١٥٠)].

وكان هذا الميناء محط رحال لكثير من التجار العرب والمسلمين الذين أسسوا بها جالية لهم، وكانوا يتنافسون في إتقان بناء الدور الحسنة، وعمارة المساجد العجيبة، مما ساعد على ازدهار تجارتها مع عمان والخليج العربي[(١٥١)]، وكانت السفن العمانية والخليجية تحمل إليها كثيرًا من السلع مثل: الخيول والتين، والقطن وغيرها، لتعود منها بالتوابل والأحجار الكريمة والأخشاب والنارجيل والمسك والحبوب وغير ذلك[(١٥٢)].

وإلى جانب هذين المركزين المهمين، انتشرت على سواحل كوجيرات سلسلة من الموانئ والمرافئ المهمة الأخرى مثل: بروج، وتانة، وسفالة الهند، وسندابور، وككم وغيرها، وهي موانئ نشيطة أيضًا في علاقاتها التجارية مع موانئ الساحل العماني والعربي، حيث تصدر كثيرًا من السلع الهندية إلى عددٍ من البلدان عبر الموانئ العمانية[(١٥٣)].

---

(١٤٩) يطلق عليها المسعودي وابن بطوطة اسم (كنباية)، ينظر: **مروج الذهب**، ج١، ص١١٦؛ و**رحلة ابن بطوطة**، ص٣٠٢.

(١٥٠) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٠٢.

(١٥١) المصدر نفسه والصفحة؛ الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص١٨١.

(١٥٢) نعيم زكي، **طرق التجارة**، ص١٧٠؛ شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٨٧.

(١٥٣) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص١٨٩-١٩٢؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١١٠.

القسم الثالث: موانئ سواحل أقليم كنكن

إقليم كنكن شريط ساحلي يمتد بين إقليم كوجيرات شمالاً وتلوان جنوبًا(١٥٤)، وينتشر على سواحله مجموعة من المدن والمرافئ المهمة أسهمت هي الأخرى في ازدهار تجارة المحيط الهندي، ومن أهم موانئ إقليم كنكن التي ارتبطت بموانئ الساحل العماني، ميناء صَيّمُور وميناء دَابُول.

١- صَيْمُور:

مدينة حسنة واسعة جميلة المباني، حسنة الجهات، وبها نارجيل كثير وقنا، وبجبالها كثير من النبات العطري المحمول إلى سائر الآفاق(١٥٥).

وهي مدينة قديمة سكانها خليط من المسلمين والنصارى واليهود والمجوس، ينسب إليها العود الصيموري المشهور في تجارة الأطياب(١٥٦). وتعد أحد بنادر بر الهند الغربي في العصر الإسلامي، حيث كانت مركزًا وسوقًا لتجارة نشطة، ومجمعًا لعدد كبير من السفن والمراكب التجارية، سواء من داخل أقاليم بلاد الهند الأخرى، أو من عمان والخليج وجنوب الجزيرة العربية والعراق، فالمسعودي يذكر أنه زارها سنة ٣٠٤هـ/ ٩١٦م، ورأى فيها جالية من المسلمين مقيمة بصورة دائمة، قدّر عددها بنحو عشرة آلاف من العمانيين والسيرَافيين والعراقيين، ومن بينهم كثير من وجوه التجار

(١٥٤) إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج٢، ص١٠١.

(١٥٥) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص ١٨٢.

(١٥٦) القزويني، **آثار البلاد**، ص٩٧.

وأصحاب المهن[١٥٧]، ولا شك أن هذا الميناء كان على اتصال بموانئ عمان والخليج استيرادًا وتصديرًا.

٢- دَابُول:

من أهم مراكز التجارة في إقليم كنكن، لها ميناء جيد، تقصده المراكب التجارية الإسلامية من شتى الآفاق مثل: مكة، وعدن، وعمان، تحمل إليها كثير من السلع والمنتجات العربية وخاصة الخيول العربية الأصيلة، كما ترد هذا الميناء سلع وبضائع موانئ كمباية وديو وتانة الهندية وتتاجر بجميع أنواع السلع الاستهلاكية[١٥٨].

القسم الرابع: موانئ سواحل المليبار

يعتبر هذا الإقليم مفتاح بلاد الهند، والمركز الرئيس لإنتاج التوابل والأطياب الهندية، وهي بلاد ساحلية في الجنوب الغربي من بلاد الهند، كانت ملتقى لتجار المحيط الهندي من الشرق ومن الغرب[١٥٩]، ولذلك انتشرت بها مدن وبنادر ومراسي مهمة جدًا في تاريخ الملاحة والتجارة في المحيط الهندي عامة، وتجارة موانئ الساحل العماني خاصة، ومن أهمها:

١- كَالْيَكُوت (قَالِيقُوط):

من أهم مراكز التجارة في إقليم المليبار، وصفها ابن بطوطة[١٦٠] فقال: ".. قَالِيقُوط إحدى البنادر العظام ببلاد

---

(١٥٧) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص٢١٠.

(١٥٨) إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج٢، ص١٠٢.

(١٥٩) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٨٨.

(١٦٠) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٠٩.

المليبار، يقصدها أهل الصين وسيلان والمهل[١٦١] وأهل اليمن وفارس، ويجتمع فيها تجار الآفاق، ومرساها من أعظم مراسي الدنيا..."، وقد اكتسبت المدينة شهرتها العالمية التي امتازت بها من تجارة التوابل والأحجار الكريمة الثمينة[١٦٢]، وانتشرت بها كثير من حوانيت العرب بما فيهم العمانيون والفرس والصينيون المشهورة بالمتاجرة في الأحجار الكريمة واللؤلؤ والعطور والتوابل والبخور والحرير الصيني، ولعظم حجم التجارة المتداولة بأسواقها وكثرة التجار بها، كان للتجار أمير يطلق عليه (شاه بندر)[١٦٣].

٢- كُولَمْ مَلَي:

من أشهر المراكز والمحطات التجارية بساحل المليبار، وصفها ابن بطوطة[١٦٤] بأنها: "من أحسن بلاد المليبار، وأسواقها حسان، وتجارها... لهم أموال عريضة، يشتري المركب أحدهم بما فيه، وبها من تجار المسلمين جماعة، وهذه المدينة أول ما يوالي الصين من بلاد المليبار، وإليها يسافر أكثرهم، والمسلمون بها أعزَّة محترمون"، ويدل هذا الوصف على عظم ثراء تجّار هذه المدينة، وعلى روح التسامح والاحترام من قبل أهلها للجاليات الأجنبية فيها.

(١٦١) المهل: يقصد بهم أهل جزر ذيبة المهل، والتي تسمى اليوم بجزر المالديف.

(١٦٢) نعيم زكي، **طرق التجارة**، ص١٦٧.

(١٦٣) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٠٩،٣١٠؛ نعيم زكي، **طرق التجارة**، ص١٦٧.

(١٦٤) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣١١.

وإلى جانب اشتهار ميناء كُوْلَمْ مَلَي على ساحل المليبار، فقد اشتهرت بأنها من أبرز المحطات التموينية على الطريق التجاري البحري إلى بلاد الصين، التي تزود السفن العابرة بالماء العذب والمؤن اللازمة للرحلة(١٦٥)، وكذلك كانت كُوْلَمْ مَلَي مركزًا صناعيًا وزراعيًا ضخمًا، ففيها تصنع الأواني الخزفية المسماة بالغضائر، ويكثر بها شجر الساج والبقم(١٦٦) والخيزران وعيدان الرماح والساذج(١٦٧) الهندي العزيز الوجود وهو دواء نافع لأمراض العين، وبها معدن الكبريت الأصفر، ومعدن النحاس، ويجلب التجار إليها: العود والكافور واللبان وغير ذلك(١٦٨).

ماعدا ذلك كانت هناك موانئ مهمة على ساحل المليبار مثل: أَلْبي، ويُوْنَاي، وسَنْدَابُور، وكُوْسَتين، وصَنْدَابُور، وسَوْرَات، ومَنْجُور وغيرها من الموانئ المهة، وهي تعد من الموانئ التي ارتبطت بموانئ الساحل العماني في العصر الإسلامي، لشهرتها في تجارة التوابل والفلفل والمواد العطرية وسلع أخرى، كخشب الساج الذي كان يستخدم في صناعة السفن في عمان وبلدان الخليج العربي(١٦٩).

---

(١٦٥) ابن خرداذبة، **المسالك والممالك**، ص٦٢؛ ابن الفقيه، **البلدان**، ص٦٧.

(١٦٦) البقم: شجر يصبغ به. (كوكب دياب، **المعجم المفصل في الأشجار والنباتات في لسان العرب**، دار الكتب العلمية. بيروت، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠١م).

(١٦٧) الساذج: نبات يستخدم لعلاج بعض أمراض العيون. (القزويني، **آثار البلاد**، ص١٠٧).

(١٦٨) القزويني، **آثار البلاد**، ص١٠٧.

(١٦٩) الإدريسي، **نزهة المشتاق**، ج١، ص١٨٦-١٩٢؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١١٠.

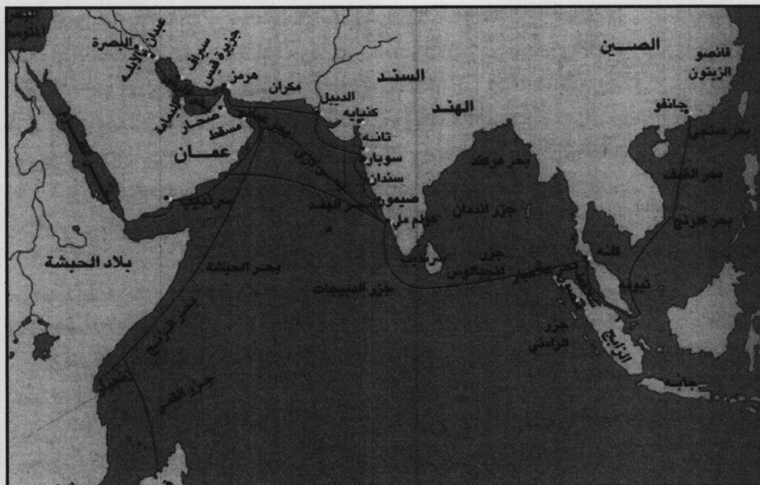
ويتضح من خلال العرض السابق أن الساحل الغربي لبلاد الهند كان المحط الرئيس للسفن القادمة من الغرب، حيث كانت تستطيع الحصول على أغلب احتياجاتها دون التوجه إلى الساحل الشرقي للهند، فواجهته للشرق الأقصى، لذلك كان مركزًا رئيسًا للتجارة مع دول الشرق الأقصى؛ لقصر المسافة بينهما، وكان يمثل واجهة بلاد الهند لتلك الدول، كما كانت تجارة العرب فيما يبدو مقصورة إلى حد ما على المناطق الساحلية لجنوب بلاد الهند وغربها(١٧٠)، إذ لم تشر المصادر - التي تيسر لنا الاطلاع عليها - إلى توسع رقعة التبادل التجاري إلى المناطق الداخلية لبلاد الهند في العصر الإسلامي.

في حين امتدّت رقعة التبادل التجاري العربي والإسلامي إلى الجزر الهندية في المحيط الهندي وأشهرها: جزيرة سرنديب (سيلان) التي تعد من أهم المراكز التجارية على الطريق التجاري إلى ساحل بلاد الهند الشرقي وبلاد الصين، كما تصب فيها بعض السلع التجارية القادمة من الغرب والشرق. فقد ذكر بزرك بن شهريار(١٧١) أن أحد التجار وصل إلى عمان في سنة ٣١٧هـ/ ٩٢٩م قادمًا من سرنديب، وبلغت عشور مركبه ستمائة ألف دينار.

---

(١٧٠) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص١٩١.

(١٧١) **عجائب الهند والصين**، ص١٢٨.



موانئ الساحل الغربي لبلاد الهند

التي ارتبطت بعلاقات تجارية نشطة بموانئ الساحل العماني(١٧٢)

د - حركة السلع والبضائع التجارية المتبادلة:

إن الحديث عن حركة السلع التجارية المتبادلة بين موانئ الساحل العماني والهندي في العصر الإسلامي عنصر أساسي في تاريخ العلاقات التجارية بينهما، فبلاد الهند تعد أهم مناطق التبادل التجاري التي كان لموانئ الساحل العماني اتصال بها منذ أقدم العصور.

وقبل الحديث عن تفاصيل حركة السلع المتبادلة بين الطرفين، لابد من الإشارة إلى الملاحظات الآتية:

١ - إن نطاق التبادل التجاري بين الموانئ العمانية والهندية في العصر الإسلامي لم يكن قاصرًا على تبادل السلع والبضائع بين البلدين فحسب، بل إن موانئ الساحل العماني وتجارها أدوا

---

(١٧٢) الخريطة من كتاب **عمان في التاريخ**، ص٣٠٩.

دورًا مهمًا في نقل السلع الهندية إلى كثير من البلدان الأخرى، وفي المقابل نقل العمانيون عبر موانئهم الساحلية كثيرًا من سلع تلك البلدان إلى موانئ بلاد الهند والصين وبلدان شرق آسيا، وهذا يعني أن النشاط التجاري لموانئ الساحل العماني قد اكتسب صبغة عالمية، ولم ينحصر في النطاق المحلي وحده.

٢ - لن نقصر الحديث على نطاق التبادل التجاري المباشر بين البلدين فقط، ونغفل دور موانئ الساحل العماني والتجار العمانيين في نقل السلع والبضائع الهندية إلى موانئ كثير من البلدان المطلة على المحيط الهندي، ونقل ما تحتاجه بلاد الهند من سلع وبضائع هذه البلدان. فموانئ عمان بفضل موقعها الجغرافي الممتاز أصبحت مركزًا مهمًا لتجارة العبور توريدًا وتصديرًا بين بلاد الهند من جهة، وداخل مناطق شبه الجزيرة العربية وسواحل شرق أفريقيا من جهة ثانية.

٣ - لتبيان مدى ازدهار حركة التبادل التجاري العماني الهندي، ينبغي أن نعرض لأسماء السلع والبضائع التي دخلت في نطاق التبادل التجاري، وأهمية كل سلعة، ومناطق إنتاجها قدر المستطاع، وجدير بالذكر أن محاولة التعرض لذكر الأسعار والأوزان ستكون محاولة خاطئة؛ لاختلاف الأسعار والأوزان من مكان لآخر، ومن زمن لآخر أيضًا، كما أن سعر السلعة اختلف حسب جودتها، وندرتها، بل حتى حسب المكان المصدرة منه أو إليه، فضلاً عن أن أغلب المعاملات التجارية في تلك المدّة كانت تتم بالمقايضة(١٧٣).

(١٧٣) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢١٣.

رابعًا: السلع والبضائع المصدرة عبر موانئ الساحل العماني إلى بلاد الهند

١- السلع والبضائع العمانية:

يتصدر اللؤلؤ قائمة المنتجات العمانية المصدرة إلى بلاد الهند، فقد عرف إقليم عمان منذ القديم واحدًا من أهم مغاصات اللؤلؤ، ولاسيما عند مَسْقَط، وصور، يقول الدمشقي(١٧٤): "والغوص يكون في أربعة مواضع، جزيرة خارك(١٧٥) من عمل فارس، وأرض عمان، وقطر، وجزيرة سرنديب (سيلان)..."، واللؤلؤ نوعان: كبير يسمى (الدر)، وصغير يسمى اللؤلؤ، وأجود الدر المدحرج الصافي الشفاف، الكبير الحجم، الرزين، النقي، ويتفاوت في الوزن من نصف مثقال إلى مثقال ونصف، وأجود أنواع اللؤلؤ النقي المستدير، واللؤلؤ له ألوان؛ فمنه أصفر مستدير، ومنه أحمر، ومنه أخضر، ومنه أزرق..."(١٧٦)، ويذكر الجاحظ(١٧٧) أن: "خير اللؤلؤ الصافي، العماني المستوي الجسد الشديد التدحرج والاستواء "، ويرجع البيروني السبب في شهرة لؤلؤ عمان إلى أنه نعم "بطيب المرعى والهواء وفضل العمق في الماء"(١٧٨).

---

(١٧٤) شيخ الربوة، **نخبة الدهر**، ص٢١٨.

(١٧٥) خارك: جزيرة في وسط بحر فارس، وهي جبل عال، في وسط البحر. (الحموي، **معجم البلدان**، ج٢، ص٣٣٧).

(١٧٦) شيخ الربوة، **نخبة الدهر**، ص ٧٨.

(١٧٧) الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر (ت٢٥٥هـ/ ٨٦٩م)، **التبصرة بالتجارة**، ص١٢،١٣. مكتبة المصطفى الإلكترونية) نسخة (pdf) ترقيمها غير موافق للمطبوع).

(١٧٨) البيروني، **الجماهر في معرفة الجواهر**، ص١٣٠. طبعة حيدر آباد الدكن، ١٣٥٥هـ.

ومن السلع البحرية المهمة التي كانت تصدّر من عمان العنبر؛ وهو نبات عطري بحري شهير يستخرج من عدة أماكن، ومنها سواحل شحر عمان واليمن(١٧٩)، وقد اختلفت الأقوال في مصدره، فمنهم من قال إنه من البحر، وآخر زعم أنه طل يقع على بعض أشجار البحر، ثم يترشح من خلالها وينعقد هناك، وآخرون قالوا: إنه روث حيوان مائي(١٨٠).

ويصف المسعودي(١٨١) العنبر الشحري فيقول: "... إن العنبر أكثره يقع إلى بلاد الزنج(١٨٢) وساحل الشحر من أرض العرب، وأجود أنواع العنبر ما وقع في هذه الناحية وإلى جزائر الزنج وسواحله، وهو المدور الأزرق النادر كبيض النعام أو دون ذلك..."، ومن أهم فوائد العنبر بحسب قول القزويني: "تقوية الدماغ والحواس والقلب تقوية عجيبة، وينفع المشايخ جدًا بلطف تسخينه، والشربة منه دانق وما فوقه مضر"(١٨٣).

كما كانت موانئ الساحل العماني تصدر للهند أنواعًا من الأسماك المجففة والمملحة، ومن أهمها الأسماك

---

(١٧٩) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٥٠.

(١٨٠) القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت٦٨٢هـ/ ١٢٨٣)، **عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات**، ص٢٨١. لبنان، ١٩٧٣م.

(١٨١) **مروج الذهب**، ج١، ص١٥٠.

(١٨٢) بلاد الزنج: تعد من مقديشو التي عُدَّت أولها إلى سفالة ويقول عنها المسعودي: ومساكن الزنج من حد الخليج المتشعب من أعلى النيل إلى بلاد سفالة والواق واق. (المسعودي، **مروج الذهب**، ج٢، ص٦).

(١٨٣) القزويني، **عجائب المخلوقات**، ص٢٨١.

المعروفـة باسم (الكنعد)، فالثروة السمكية كانت وما زالت من روافد الاقتصاد العماني منذ أقدم الأزمنة وحتى الآن[١٨٤].

ومن المنتجات الزراعية ذات القيمة الكبرى في قائمة التبادل التجاري بين عمان وبقية الأقطار، ومنها بلاد الهند، اللبان، فقد اشتهرت مناطق جنوب الجزيرة العربية وخاصة إقليم ظفار جنوب عمان بإنتاج كميات كبيرة من اللبان، فابن البيطار ينقل عن أبي حنيفة الدينوري أنه قال: "أخبرني أعرابي من أهل عمان أنه قال اللبان لا يكون إلاّ بالشحر، شحر عمان، وهي شجرة مشوكة لا تنمو أكثر من ذراعين، ولا تنبت إلاّ بالجبال ليس في السهل منها شيء، ولها ورق مثل ورق الآسي وثمر مثل ثمره، له حرارة في الفم وعلكه الذي يمضغ ويسمى الكندر"[١٨٥]، حيث يجمع ويصدر وكان أغلبه يصدر إلى بلاد الهند والصين عبر مينائي مِرْبَاط وظفار[١٨٦]. ومن الجدير بالذكر أن اللبان لا يزال ينبت حتى اليوم بكميات كبيرة في جبال ظفار.

واشتهرت عمان بزراعة النخيل، وكانت تنتج أنواعًا متعددة من التمور اشتهر منها: (الفرض) و(المعين) و(البلعق) و(التبي)

---

(١٨٤) المُرّي، حسين علي، **العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي**، ص٢٤٩. دار الحداثة، بيروت، ١٩٨٢م.

(١٨٥) ابن البيطار، عبدالله بن أحمد المالقي (ت٦٤٦هـ/ ١٢٤٨م)، **الجامع لمفردات الأدوية والأغذية**، ج٤، ص٨٣. القاهرة، ١٢٩١هـ.

(١٨٦) الحموي، **معجم البلدان**، ج٤، ص٦٠، ج٥، ص٩٧.

و(الخبوت) و(مصين عمان)(١٨٧)، وتنتج عمان أيضًا محاصيل زراعية متنوعة مثل: الموز والرمان والنبق(١٨٨) والتين والعنب والسفرجل، والحنطة والشعير والجوز والخوخ والمشمش وهذه الأشجار الأخيرة تنبت في المناطق الجبلية من عمان، واشتهرت عمان كذلك بأزهارها وورودها فعرفت الورد والزعفران والنرجس والياسمين وجميعها كانت تزرع في الجبل الأخضر المشهور بعمان(١٨٩)، وكان الفائض من هذا الإنتاج الزراعي يصدر إلى بلاد الهند والصين وغيرهما، وكان لهذه السلع سوق رائجة في موانئ شرق المحيط(١٩٠).

ومن أشهر صادرات عمان المعدنية إلى بلاد الهند النحاس(١٩١)، الذي كان يستخرج في ذلك الوقت من منطقة وادي الجزي، وكان الأغنياء من أهل عمان لكثرته يفرشون به أرضية بعض المحلات والأسواق بدلاً من الآجر(١٩٢)، وكانت عمان تصدر أيضًا القُنّيّ (الرماح) إلى مختلف الآفاق(١٩٣).

وقد تميزت عمان بصناعة المنسوجات، وخاصة في صُحَار التي اشتهرت بصناعة الثياب التي عرفت بالثياب

(١٨٧) ابن الفقيه، **البلدان**، ص ٨٧؛ المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٨، ٤٧٠؛ ابن منظور، أبو الفضل محمد بن مكرم (ت٧١١هـ/ ١٣١١م)، **لسان العرب**، ج١، ص٢٦. دار صادر ودار بيروت للطباعة والنشر، بيروت، ١٣٧٤هـ/ ١٩٥٤م؛ العاني، **تاريخ عمان**، ص٤٥، ٤٦.

(١٨٨) السالمي، **تحفة الأعيان**، ج١، ص٨، ٩؛ العاني، **تاريخ عمان**، ص٤٦.

(١٨٩) الإصطخري، **المسالك والممالك**، ص٢٧.

(١٩٠) المُرّي، **العلاقات السياسية والاقتصادية**، ص٢٤٦.

(١٩١) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١١٢.

(١٩٢) السالمي، **تحفة الأعيان**، ج١، ص٥؛ ويلكنسون، **صُحَار**، ص١١.

(١٩٣) ابن الفقيه، **البلدان**، ص٧٢.

الصُحَارية[١٩٤]، كما اختصت نزوى[١٩٥] وظفار بصناعة الملابس الحريرية والقطنية[١٩٦]، وتحمل هذه المنسوجات في جملة الصادرات العمانية إلى بلدان العالم المختلفة[١٩٧].

ومن السلع الحيوانية التي راجت تجارتها في عمان في العصر الإسلامي تجارة (الخيول)، حيث كانت موانئ عمان تعج بكثير من الخيول العربية الأصيلة المعدة للتصدير إلى بلاد الهند، وخاصة موانئ ظفار ومِرْبَاط وقَلْهَات[١٩٨].

وقد اشتهرت بلاد الهند باستيراد كميات كبيرة من الخيول العربية؛ لما تحظى به من مكانة عالية بها، وقد أدت غزوات المغول المدمرة إلى ارتفاع أسعارها؛ لتوقف الطرق التجارية واضطراب الأحوال فيها، ولهذا سارع ملوك بلاد الهند في استيرادها بكميات تجارية ضخمة[١٩٩]، ولعل السبب في ذلك إلى جانب ما ذكرنا سابقًا يعود إلى عدم ملاءمة مناخ بلاد الهند لحياة الخيول[٢٠٠].

---

(١٩٤) المسعودي، **التنبيه والإشراف**، ص٢٨١، طبعة ليدن، ١٨٩٣م.

(١٩٥) نزوى: جبل بعمان الداخل، عنده عدة قرى كبار يسمى مجموعها بهذا الاسم. (الحموي، **معجم البلدان**، ج٥، ص٢٨١).

(١٩٦) عن الصناعات النسيجية في نزوى، ينظر: الحموي، **معجم البلدان**، ج٢، ص٢٨١؛ وعن الصناعات النسيجية في ظفار؛ ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

(١٩٧) الحموي، **معجم البلدان**، ج٥، ص٢٨١؛ المُرّي، **العلاقات السياسية والاقتصادية**، ص٢٥٢.

(١٩٨) ماركو بولو، **رحلات ماركو بولو**، ج٣، ص٩٣، ٩٦؛ ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

(١٩٩) شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢٣٢.

(٢٠٠) ابن فضل الله العمري، **مسالك الأبصار**، ج٣، ص٥٣.

٢- سلع تجارة العبور:

لم يقتصر نشاط الموانئ العمانية على التبادل الثنائي المباشر بين عمان وبلاد الهند، بل أتاح لها موقعها الجغرافي الممتاز الإسهام بصورة واضحة في حركة تجارة العبور (الترانزيت) بين بلدان الشرق والغرب، وخاصة بين بلاد الهند وبلدان الخليج والجزيرة العربية والعراق وشرق أفريقيا، فكان دور الموانئ والتجار العمانيين يمثل الوسيط التجاري الذي ينقل ما يحتاجه كل بلد من سلع البلد الآخر وبضائعه.

فالمصادر الإسلامية تذكر أن النواخذة العمانيين كانوا يبحرون بسفنهم التجارية إلى سواحل أفريقيا الشرقية لتصريف سلع بلاد الهند والشرق الأقصى، ومن هناك يجلبون معهم كثيرًا من نوادر السلع الأفريقية إلى موانئ عمان للاستهلاك المحلي، وما فاض يعاد تصديره إلى بلاد الهند وبلدان الشرق الأقصى الأخرى(٢٠١).

وقد احتلت منتجات شرق أفريقيا أهمية كبيرة للأسواق الهندية، ويتصدر (العاج) قائمة السلع الأفريقية المصدرة إلى بلاد الهند عبر الموانئ العمانية، وكان يجهز على حد قول المسعودي: "من بلاد عمان إلى أرض الصين والهند، وذلك أنها تحمل من بلاد الزنج إلى عمان أو من عمان إلى حيث

(٢٠١) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٠٧- ١٠٨، ج٢، ص٦، ٧؛ و**التنبيه والإشراف**، ص٥١؛ وزارة الإعلام، **عمان في أمجادها البحرية**، ص٢٥، ٢٦؛ القحطاني، **تجارة الجزيرة العربية**، ص٢٨١ وما بعدها.

ذكرنا"[٢٠٢]، ويكثر الهنود في استخدام العاج في صناعة نُصُب الخناجر، وفي قوائم السيوف، وكذلك في صناعة قطع الشطرنج والنرد، وفي طرز الثياب والجواهر وغير ذلك[٢٠٣].

كما كانت الأساطيل التجارية العمانية تحمل من شرق أفريقيا إلى بلاد الهند عبر الموانئ العمانية الذهب والصوف، وجلود النمور، والعنبر، والعقاقير، والروائح، والحديد الذي كان يعاد تصديره في شكل منتجات فولاذية هندية شهيرة، كالسيوف التي اشتهرت بها بلاد الهند منذ العصور القديمة[٢٠٤].

وكذلك جلب النواخذة العمانيون والعرب من العراق وشمال الجزيرة العربية وجنوبها كثيرًا من السلع التجارية إلى موانئ عمان كالصُفر والماورد والفضة[٢٠٥]، إلى جانب الجلود المجلوبة من مدابغ عدن واليمن، والعقيق من مخاليف صنعاء، والشب اليماني الأبيض، والورس، واللؤلؤ الذي كان يستخرج من مناطق مختلفة في الخليج وجنوب الجزيرة العربية، وكان يعاد تصدير الفائض من هذه السلع إلى بلاد الهند والشرق الأقصى[٢٠٦].

---

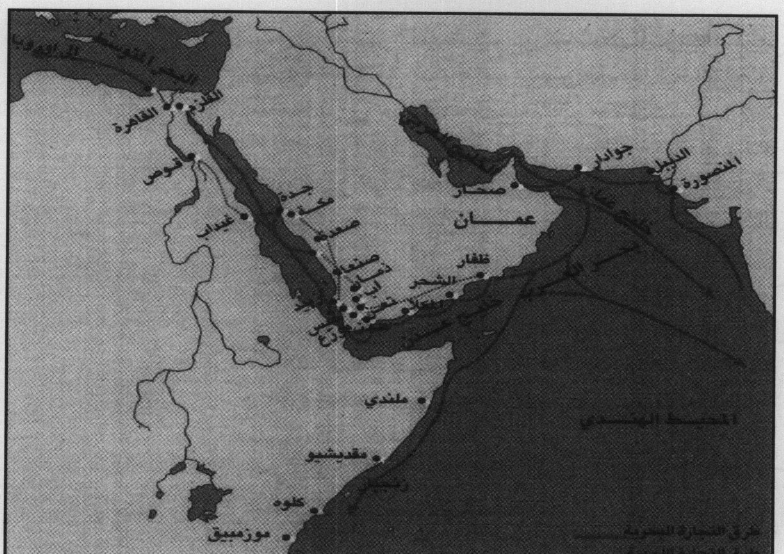
(٢٠٢) المسعودي، **مروج الذهب**، ج٢، ص٦، ٧.

(٢٠٣) السابق نفسه.

(٢٠٤) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٥٠؛ الحموي، **معجم البلدان**، ج٥، ص٢٧٣؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص١٨٨؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٢٩.

(٢٠٥) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦٨.

(٢٠٦) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧، ٩٨؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٧، ٣١٨.



عُمان وسيط تجاري بين الشرق والغرب في العصر الإسلامي(٢٠٧)

ب - السلع والبضائع الهندية الواردة إلى موانئ عمان:

كانت أهم السلع والبضائع الواردة إلى موانئ الساحل العماني تجلب من بلاد الهند والصين وجزر الهند الشرقية، وكانت الموانئ العمانية مراكز وأسواقًا تروج فيها كثير من هذه السلع، فيسوّقها تجار عمان في المدن والبلدات العمانية الساحلية والداخلية، وما فاض عن الاستهلاك المحلي يعاد تصديره إلى بلدان الخليج والجزيرة العربية والعراق وشرق أفريقيا وبلدان حوض البحر المتوسط.

وتأتي التوابل والبخور والعطور على رأس قائمة السلع المطلوبة في العصر الإسلامي، بل إن شدّة الطلب عليها حرّك

(٢٠٧) الخريطة من كتاب عمان في التاريخ، ص٣١٣.

أساطيل وأقام حروبًا للبحث عن مصادرها التي صيغت حولها الأساطير والحكايات الخرافية[٢٠٨].

وقد أسهمت المراكز الطبيّة والمشافي والصيدليات وحوانيت العطارين في العالم الإسلامي في شدّة الطلب على التوابل التي دخلت في صناعة العقاقير الطبيّة وحفظ الأطعمة وتحسين مذاقها، مما أدى إلى ازدهار حركة التبادل التجاري مع بلاد الهند[٢٠٩].

وكان الفلفل في مقدمة التوابل المصدرة إلى عمان[٢١٠]، وهو من أكثر التوابل طلبًا في العصور الإسلامية الوسطى، ومن أشهر مناطق إنتاج الفلفل في بلاد الهند إقليم المليبار[٢١١]، وشجيرات الفلفل تشبه دوالي العنب، تغرس بجوار أشجار النارجيل والبامبو أو أي أخشاب أخرى[٢١٢]. والفلفل نوعان: الأسود وهو الحرّيف ويدخل في تتبيل الأغذية والمشروبات، والأبيض ويدخل في صناعة الأدوية[٢١٣].

---

(٢٠٨) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢١٤.

(٢٠٩) المرجع نفسه والصفحة.

(٢١٠) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

(٢١١) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٠٧؛ إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج١، ص١٠٧.

(٢١٢) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٠٧؛ شوقي عبدالقوي، **تجارة المحيط** الهندي، ص٢١٦.

(٢١٣) الدمشقي، أبو فضل جعفر بن علي (ت بعد٥٧٠هـ/ ١١٧٤م)، **الإشارة إلى محاسن التجارة**، ص١٣. مخطوط بمكتبة الأمير سلمان المركزية في جامعة الملك سعود برقم (٥٤٣)، تجارة.

والقرنفل من التوابل المطلوبة في الأسواق العمانية وغيرها[٢١٤]، وأشهر مناطق إنتاجه بلاد الهند وبلدان الشرق الأقصى الأخرى، وهو عبارة عن البراعم المقفلة لأزهار شجرة القرنفل، وبعد جمعها تعرض للشمس لتجف، وتستخدم لتطييب النكهة ومعالجة الغثيان[٢١٥].

ومن بين السلع الهندية المصدرة إلى عمان الدارصيني (القرفة)[٢١٦]، وأشهر مناطق إنتاجها ببلاد الهند ساحل المليبار في قاليقوط وكُولَمْ مَلَي وجزيرة سرنديب (سيلان)[٢١٧]، وهي شجرة تشبه شجرة الصفصاف، إلاّ أنها تفوقها ارتفاعًا، ولحاء الشجرة هو الذي يستعمل في صناعة العقاقير الطبيّة، ويفيد في حالات الحمى والدوسنتاريا، بالإضافة إلى استعماله في تتبيل اللحوم والمشروبات[٢١٨].

ومن التوابل الهندية المصدرة إلى عمان الزنجبيل[٢١٩]، وهو يشبه الفلفل في طبيعته، وإن لم يستعمل في تتبيل الأطعمة، ويستعمل بكثرة كمشروب، كما أنه دخل في صناعة العقاقير

---

(٢١٤) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

(٢١٥) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢١٧.

(٢١٦) إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج١، ص١٠٨.

(٢١٧) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣١١.

(٢١٨) نعيم زكي، **طرق التجارة الدولية**، ص٢٠٢.

(٢١٩) القحطاني، **تجارة الجزيرة**، ص٢٥٧؛ إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج١، ص١٠٤.

الطبية، ويفيد في كثير من الأمراض، وأجود مناطق إنتاجه هي مناطق إنتاج الفلفل(٢٢٠).

والفوفل من التوابل الهندية التي حرص العمانيون على جلبها إلى بلادهم، وشجرة الفوفل أشبه بشجرة النارجيل، تحمل كبائس فيها الفوفل أمثال التمر، ومنه أسود، ومنه أحمر، ثمره كالجوز الشامي مستدير(٢٢١)، وقد حرص العمانيون على نقل زراعة هذا النوع من التوابل إلى بلادهم، وخاصة أهل إقليم ظفار(٢٢٢).

كما كان يستورد من بلاد الهند ما كان يصلح للطعام من الأبزار والتوابل كالقاقلة (الهيل)(٢٢٣)، والكمون(٢٢٤)، والإهليلج(٢٢٥)، وكانت تدخل أيضًا بصفة أساسية في صناعة بعض العقاقير الطبيّة، وصناعة الأغذية والمشروبات(٢٢٦).

---

(٢٢٠) ابن الوردي، سراج الدين عمر بن المظفر (ت٨٥٢هـ/ ١٤٤٧م)، **خريدة العجائب وفريدة الغرائب**، ج٢، ص٢٢٠. طبعة مصر، ١٩٧٣م.

(٢٢١) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص٢٠٩،٢١٠.

(٢٢٢) ابن المجاور، **صفة بلاد اليمن**، ص٢٦٥؛ القحطاني، **تجارة الجزيرة العربية**، ص٢٥٧.

(٢٢٣) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧.

(٢٢٤) القحطاني، **تجارة الجزيرة العربية**، ص٢٥٧.

(٢٢٥) الإهليلج: ثمر ذو نواة شبيه بالخوخ، كان يتاجر به على نطاق واسع، وقد عرف التجار والعطارون والأطباء وعلماء الطبيعيات خمسة أنواع منه هي: الأملج، والبليلج، والإهليلج الأسود، والإهليلج الهندي، والإهليلج الأصفر، وتنمو أشجار الإهليلج في بلاد الهند، خاصة على ساحل مليبار حتى كولم ملي وساحل قاليقوط وكنتور. (إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج١، ص١٠١).

(٢٢٦) إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج١، ص١٠١.

ومن أنواع التوابل الهندية المصدرة إلى عمان أيضًا: التنبول، وهو من الأشجار التي لا ينبت إلاّ ببلاد الهند، ومن ثم انتقلت زراعتها إلى إقليم ظفار جنوب عمان(٢٢٧).

ومن السلع الهندية الرائجة التي كانت ترد موانئ الساحل العماني سواء للاستهلاك المحلي أم للتصدير الأطياب والعطور المختلفة، ومن أهمها: الصندل(٢٢٨)، وهو من الأخشاب ذات الرائحة الزكية التي شاع استخدامها في كثير من البلدان، ويحصل على الصندل بأن تقطع الشجرة وتجفف في الظل، وتكون للخشب رائحة زكية قابلة للتصاعد(٢٢٩).

وكذلك استورد العمانيون المسك الهندي(٢٣٠)، وهو يختلف عن الصندل في أنه إنتاج حيواني، يؤخذ من قط الزباد، وهو نوع من الظباء يعيش في إقليم التبت(٢٣١)، ومنها يجلب إلى ميناء الدَّيْبُل، ثم يشحن إلى سِيرَاف وعمان وعدن وغيرها(٢٣٢)،

(٢٢٧) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٥.

(٢٢٨) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧.

(٢٢٩) نعيم زكي، **طرق التجارة الدولية**، ص٢٣١؛ شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢١٩؛ إبراهيم خوري والتدمري، **سلطنة هرمز**، ج١، ص١٠٦.

(٢٣٠) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧؛ بزرك بن شهريار، **عجائب الهند**، ص١٠٧.

(٢٣١) التبت: مملكة متاخمة لمملكة الصين، ومتاخمة من إحدى جهاتها لأرض الهند، ومن جهة المشرق لبلاد الهياطلة، ومن جهة المغرب لبلاد الترك، ولهم مدائن وعماير كثيرة ذوات سعة وقوة. (الحموي، **معجم البلدان**، ج٢، ص١٠، ١١).

(٢٣٢) المُرّي، **العلاقات السياسية والاقتصادية**، ص٢٥٧.

وقد أشاد الجاحظ بجودة المسك الهندي واعتبره خير المسك(٢٣٣).

ومن الأطياب الهندية المشهورة التي تجلب إلى موانئ الساحل العماني، العود الهندي(٢٣٤) الذي يضرب به المثل في أمهات الأطياب، وهو على أنواع تختلف صفاتها بحسب مواصفاتها، وأهمها العود المسمى بـ (المندلي)(٢٣٥) المعروف بجودته في الأقطار الإسلامية المختلفة، وكانت تصل منه شحنات كبيرة إلى ميناء صُحَار العماني، وعلى الرغم من ارتفاع أسعاره فإن تجار صُحَار يشترون منه كميات كبيرة لإعادة تصديرها إلى مناطق أخرى من العالم الإسلامي(٢٣٦).

ومع أن عمان وبلدان الخليج واليمن من الأقاليم المنتجة للعنبر فإن المصادر الإسلامية تضعه ضمن قائمة الصادرات الهندية إلى عمان، وخاصة العنبر المسمى بـ (الكرك بالوس)، نسبة إلى الجماعات الهندية التي تجلبه من أماكن إنتاجه، ثم يأتون به إلى سواحل عمان فيشتريه منهم أصحاب المراكب من أهل عمان(٢٣٧).

---

(٢٣٣) الجاحظ، **التبصرة بالتجارة**، ص٤.

(٢٣٤) ينظر: بزرك بن شهريار، **عجائب الهند**، ص١٠٧؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

(٢٣٥) المندلي: نسبة إلى (مندل) في إقليم بالهند (مجهول، **حدود العالم**، ص٥٣).

(٢٣٦) بزرك بن شهريار، **عجائب الهند**، ص١٠٧؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٢٠.

(٢٣٧) النويري، شهاب الدين أحمد بن عبدالوهاب (ت٧٣٣هـ/ ١٣٣٣م)، **نهاية الأرب في فنون الأدب**، ج٢، ص٢٠. القاهرة، ١٣٤٢هـ/ ١٩٢٣م؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

وإلى جانب ما سبق ذكره، فهناك كثير من السلع العطرية الأخرى كانت تأتي من بلاد الهند إلى موانئ الساحل العماني، كالكافور(٢٣٨) والزعفران(٢٣٩) وعود الند(٢٤٠) وغيرها.

لم تقتصر ثروات بلاد الهند وتجارته على التوابل والعطور والأطياب، بل كانت هناك أيضًا سلع رائجة جدًا في ذلك الوقت مثل الياقوت والذهب والفضة والماس. ومن أشهر مناطق إنتاج الياقوت جزيرة سرنديب (سيلان)(٢٤١)، وهو يتكون في داخل أحجار بيضاء مشعبة، وتعطى هذه الأحجار لطائفة من الصنّاع تسمى: الحكاكين، فيحكونها حتى تتفلق عنها أحجار الياقوت(٢٤٢). وعلى الرغم من أن بلاد الهند تستورد كميات من الذهب الأفريقي عبر موانئ عمان فإن المصادر الإسلامية أيضًا تذكر معدن الذهب ضمن قوائم التبادل التجاري العماني الهندي في العصر الإسلامي(٢٤٣).

وكانت الفضة من المعادن النفيسة التي استوردها العمانيون من بلاد الهند(٢٤٤)، وتستعمل حليًا للنساء، وفي

(٢٣٨) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٤٠؛ وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

(٢٣٩) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧.

(٢٤٠) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢٢٠.

(٢٤١) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧؛ ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٢٦.

(٢٤٢) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص٣٢٦، ٣٢٧.

(٢٤٣) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨؛ الجنحاني، **دور عمان في نشاط التجارة العالمية**، ص٦٧.

(٢٤٤) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨؛ قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٢٠.

ضروب بعض العملات كالدراهم، وكانت جزر المحيط الهندي الشرقية مناطق إنتاجه الرئيسة، وهذا المعدن يوجد بكميات تجارية أكثر من الذهب[٢٤٥].

ويمكن أن نضيف إلى الجواهر المصدرة إلى عمان معدنًا نفيسًا آخر، كان تداوله حكرًا على طبقات الأغنياء؛ لارتفاع أثمانه هو معدن (الماس)[٢٤٦].

وإلى جانب هذه المعادن النفيسة ذات القيمة الكبيرة في الاقتصاد الهندي، فإن بلاد الهند صدرت إلى عمان أيضًا معادن أخرى مثل الحديد[٢٤٧]، حيث كانت بلاد الهند من أكثر المناطق تقدمًا في صناعة الحديد، إذ توصلت مبكرًا إلى صناعة الفولاذ المصهور المعروف باسم (الهندواني) أو (الهندي)، الذي صنعت منه السيوف الهندية الشهيرة في الأدب العربي بالمهند؛ لمتانتها وحدّة شفراتها ومرونتها[٢٤٨]، ومن بين أهم الأنواع التي كانت ترد إلى عمان وموانئ الخليج العربي، السيوف المسماة بـ: (سيوف فوفل)[٢٤٩]، كما أن

(٢٤٥) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢٢٨.

(٢٤٦) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

(٢٤٧) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧؛ الجنحاني، **دور عمان في نشاط التجارة العالمية**، ص٦٦.

(٢٤٨) لومبارد، موريس، **الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى**، ترجمة: عبدالرحمن حميدة، ص٢٣٤. دار الفكر، دمشق، ١٩٧٩م.

(٢٤٩) نسبة إلى خور فوفل، وهو موضع في بلاد الهند يجلب منه القنا والسباط والسيوف الهندية الفائقة في الجودة. (الحموي، **معجم البلدان**، ج٢، ص٤٠٠).

مراكز صناعة السيوف العربية ومنها العمانية كانت تعتمد على استيراد المواد الخام اللازمة من الحديد من بلاد الهند[٢٥٠].

وكذلك اشتهرت أقاليم جنوب غرب بلاد الهند بمناجم النحاس، وتفوقت في الصناعات البرونزية والنحاسية، وكان أغلب النحاس المستخدم أو المستورد يدخل في صناعة الأواني النحاسية، وقد حظيت الصناعات النحاسية الهندية بتقدير كبير[٢٥١]. وتعد الطواويس الهندية من السلع الرائجة في بلاد الخليج ومنها عمان؛ لما تتميز به من ألون زاهية، بالإضافة إلى كبر حجمها[٢٥٢].

وتحتل الأخشاب الهندية، وخاصة خشب الساج والنارجيل، مكانة كبيرة في قائمة السلع الهندية المصدرة إلى عمان[٢٥٣]، وبلدان الخليج والجزيرة العربية؛ لفقر هذه البلدان من الغطاء النباتي، ولهذا عُد الخشب الهندي سلعة مهمة وليست ترفيهية، فمنه كانت تصنع السفن التي مثلت عصب النشاط التجاري البحري عمان والخليج والجزيرة العربية[٢٥٤]،

(٢٥٠) نيكون، دي، **صناعة وتجارة الأسلحة في جنوب الجزيرة العربية في العهد الإسلامي الأول**، ص٢٤٢-٢٤٦. حصاد ندوات الدراسات العمانية، المجلد السابع، وزارة التراث القومي والثقافة - عمان، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م.

(٢٥١) شوقي عثمان، **تجارة المحيط الهندي**، ص٢٣٠.

(٢٥٢) المُرّي، **العلاقات السياسية والاقتصادية**، ص٢٥٨.

(٢٥٣) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧؛ السيِرَافي، **أخبار الصين والهند**، ص١٣٠.

(٢٥٤) السيِرَافي، **أخبار الصين والهند**، ص١٣٠-١٣١.

فضلاً عن أنهم استخدموا تلك الأخشاب في بناء البيوت[٢٥٥].

ولأهمية المنتجات الخشبية الهندية فقد حرص العمانيون على استيراد كميات ضخمة من خشب الساج الذي تميز بصلابته ومتانته وقدرته على مقاومة العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية، فصنعوا منه كثيرًا من مراكبهم التجارية[٢٥٦]، واستخدموه أيضًا في بناء منازلهم، فالمقدسي يذكر أن معظم منازل مدينة صُحَار في عمان لا تخلو منه، خصوصًا في الأسقف وتزيين بعض مداخل البيوت، كما استخدمت أيضًا في صناعة بعض الكراسي والأسرّة وغير ذلك[٢٥٧]. وكذلك استورد العمانيون كميات كبيرة من خشب النارجيل (جوز الهند)، الذي يصلح أيضًا لصناعة السفن، متى أعدّ بصورة جيدة فلا يتشقق ولا يتقلص، ولا يتغير شكله[٢٥٨]، وكان العمانيون يعتمدون على أنفسهم في جلب هذه السلع، إذ كانوا يسافرون إلى مناطق إنتاج الخشب ببلاد الهند، وهناك يصنعون بعض سفنهم، غير أنهم كانوا في الوقت نفسه يجلبون من تلك المناطق كميات مناسبة لصناعة بعض سفنهم في عمان نفسها، وفي كلتا الحالتين كان العمانيون هم من يصنع سفنهم بأنفسهم[٢٥٩].

(٢٥٥) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٧٩.

(٢٥٦) العاني، **تاريخ عمان**، ص١٨٦.

(٢٥٧) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٧٩.

(٢٥٨) محمد عبدالستار، **مدينة ظفار**، ص٥٤.

(٢٥٩) السيرَافي، **أخبار الصين والهند**، ص١٣١-١٣٢.

وكانت بلاد الهند تصدر أيضًا أدوات دقيقة الصنع من المعادن والأخشاب التي انتقلت صناعتها إلى عمان بفضل المؤثرات الحرفية الهندية[٢٦٠]، وكذلك استورد العمانيون خشب الخيزران، وهو من السلع الخشبية الثمينة، وتستخدم في صناعة الرماح وفي بعض أسرّة الجلوس[٢٦١].

ومن السلع الخشبية الثمينة التي استوردها العمانيون من بلاد الهند خشب الساسم[٢٦٢] المعروف باسم (الأبنوس أو الجوز الشيزي)، ويستخدم غالبًا في صناعة الأدوات المنزلية، وخاصة صناعة الصحاف والجفان، وبه سميت جفان الشيزي، ويعمل منه أيضًا بعض القصاع والأمشاط[٢٦٣].

ومع أن البلاد الإسلامية ومنها عمان كانت تنتج كميات من النسيج، واشتهرت كثير من المراكز العربية بصناعتها النسيجية، ومنها صُحَار[٢٦٤] وظفار[٢٦٥] ونزوى[٢٦٦]، وعلى الرغم من ذلك فإنها استوردت من بلاد الهند كميات من

---

(٢٦٠) وزارة الإعلام، **عمان وتاريخها البحري**، ص٣٣.

(٢٦١) القزويني، **آثار البلاد**، ص٥٩.

(٢٦٢) المقدسي، **أحسن التقاسيم**، ص٩٧.

(٢٦٣) الشيان، محمد بن عبدالرحمن راشد، ألفاظ الآنية الخشبية في الحضارة العربية الإسلامية، ص٤٤٨. **مجلة جامعة الملك سعود**، م١٧، الآداب (٢)، الرياض، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٥م.

(٢٦٤) المسعودي، **التنبيه والإشراف**، ص٢٨١.

(٢٦٥) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

(٢٦٦) الحموي، **معجم البلدان**، ج٥، ص٢٨١.

الكتان والصوف والقطن[٢٦٧]، إما في شكل خام أو خيوط مدمجة مع ألياف صوفية وكتانية، ثم تنسجها مراكز صناعة النسيج وتعيد تصديرها مرة أخرى وتبيعها بأسعار مرتفعة، مما يدل على مستوى التفكير الاقتصادي الذي بلغه العرب وخاصة العمانيين في العصور الإسلامية[٢٦٨]، ولا أدلّ على ذلك من قول ابن بطوطة في وصف منسوجات مدينة ظفار: "... ويصنع بها ثياب من الحرير والقطن والكتان حسان جدًا"[٢٦٩].

وكان اعتماد أهل الخليج وخاصة أهل عمان في غذائهم على الأرز الذي يجلب إليهم من بلاد الهند، وقد عبر الرحالة ابن بطوطة عن ذلك فيقول: "الأرز يجلب إليهم من بلاد الهند، وهو أكثر طعامهم..."[٢٧٠]، وكذلك صدرت الهند عبر سفن أهل عمان أنواعًا من الحمضيات مثل: النارنج والأترنج والبرتقال والليمون، الذي نقل العمانيون زراعته إلى بلادهم[٢٧١] في تلك الفترة، وما زال حتى اليوم من أهم المحاصيل الزراعية بعمان.

---

(٢٦٧) الحموي، **البلدان**، ج٥، ص٢٨١؛ ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

(٢٦٨) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١١٩.

(٢٦٩) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٣.

(٢٧٠) المصدر نفسه والصفحة.

(٢٧١) قرقش، **صُحَار وتراثها البحري**، ص١٢٠، نقلاً عن واطسون، **الإبداع الزراعي**، ص٣٣،٣٤.

وكذلك جلب العمانيون إلى بلادهم محاصيل زراعية هندية أخرى، كالموز وثمر النارجيل، وقد نجحت زراعة هذه المحاصيل في أكثر من مكان بعمان، وقامت على بعض محاصيلها صناعات غذائية متنوعة، كعسل النارجيل، وزيت النارجيل، وحليب النارجيل، ومن ثمر النارجيل أيضًا كانت تصنع أنواع من الحلويات[٢٧٢].

ومن المنتجات الحيوانية الهندية استورد العمانيون أنواعًا من القرود، والفيلة، وكانت تستخدم في نقل الأثقال، والتنقل من مكان إلى آخر، فالمصادر تذكر أن أحمد بن هلال حاكم عمان بعث إلى الخليفة العباسي المقتدر بالله مجموعة من الهدايا من بينها قرود موضوعة في سلال ضخمة[٢٧٣]، ويحدثنا التنوخي أيضًا عن فيل لطيف أهداه والي عمان إلى معز الدولة البويهي سنة ٣٢٩هـ/٩٤٠م، وقد نقل إلى البصرة ومنها إلى بغداد[٢٧٤].

وأحيانًا يكتفي العمانيون باستيراد أنياب الفيل فقط[٢٧٥]، وكذلك قرن وحيد القرن، وهو حيوان يسمى (الكركدن)، يصفه المسعودي بأنه حيوان دون الفيل في الخلقة، وأكبر من

---

(٢٧٢) ابن بطوطة، **رحلة ابن بطوطة**، ص١٤٤، ١٤٩.

(٢٧٣) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٩٧.

(٢٧٤) التنوخي، أبو علي المحسن بن علي (ت٣٨٤هـ/ ٩٩٤م)، **نشوار المحاضرة وأخبار المذاكرة**، ص٩٥٧. باعتناء مرجليوث، القاهرة، ١٩٢١م.

(٢٧٥) وزارة الإعلام، **عمان في التاريخ**، ص٣١٨.

مجلة فصلية محكمة تصدر عن دارة الملك عبدالعزيز
العدد الثاني ربيع الآخر ١٤٣٤هـ، السنة التاسعة والثلاثون
الدارة

الجاموس، والكركدن يكثر في السند وأكثر غابات بلاد الهند[٢٧٦].

وأخيرًا فإننا نجد من بين السلع الهندية الواردة إلى الموانئ العمانية الرقيق الهندي، لما يتميز به من الأمانة والخلق الحسن، فضلاً عن كثير من المواهب الفنية والحرفية التي كان يمتلكها[٢٧٧].

---

(٢٧٦) المسعودي، **مروج الذهب**، ج١، ص١٧١.

(٢٧٧) ابن بطلان، أبو الحسن المختار بن الحسن (ت٤٥٥هـ/ ١٠٦٣م)، **رسالة في شري الرقيق وتقليب العبيد**، تحقيق: عبدالسلام هارون، ص٣٧٢ - ٣٧٦. القاهرة، ١٩٥٤م؛ بزرك بن شهريار، **عجائب الهند**، ص١٣٦.

الخاتمة:

إن امتداد سواحل عمان لمسافات طويلة، واحتوائها على عدد من الخلجان والأخوار والانحناءات، فضلاً عن عمق مياهها وإحاطة معظم شواطئها بسلاسل جبلية تحميها من الرياح والعواصف البحرية القوية، وما تميزت به تياراتها البحرية وحركة رياحها الموسمية التجارية النشطة، وإمكانات مناطقها الداخلية، وبعدها عن الصراعات والاضطرابات التي كانت تحدث في غيرها - كلها عوامل سمحت بنشوء سلسلة من الموانئ والمرافئ التجارية أهمها: (صُحَار) و(مَسْقَط) و(قَلْهَات) و(مِرْبَاط) و(ظَفَار الحُبُوْضَي) و(صُور)، لكل ميناء منها محيطه الحيوي، وحيزه الجغرافي، وظهيره القاري المرتبط به، وقد أدت دورًا نشطًا في مجال التبادل التجاري مع موانئ البلدان الأخرى، وأصبحت مركزًا وسوقًا ضخمًا للسلع المحلية والمستوردة، وموانئ نشطة لتجارة العبور. فكانت عمان من أولى البلدان التي أقامت جسورًا من العلاقات التجارية والثقافية والاجتماعية مع سكان تلك البلدان، وخاصة مع بلاد الهند.

وقد أوضحت الدراسة الدور التجاري والحضاري لموانئ الساحل العماني في مجال الملاحة والتجارة المحلية والإقليمية والدولية، من خلال ارتباطها بشبكة الموانئ الدولية في شرق المحيط الهندي وغربه، حيث أصبحت معظم سلع المحيط الهندي وتجاراته تمر بأرصفتها وعبر صفقات تجارها المتميزين.

فبعد أن كان كل ميناء عماني ممثلاً - في البداية - للمنطقة أو الإقليم الذي يقع خلفه، تحول ليمثل دورًا عالميًا

نشطًا في مجال المبادلات التجارية، ووسيطًا تجاريًا مهمًا بين بلدان الشرق، وعلى رأسها بلاد الهند والصين من جهة، وبلدان الخليج العربي، وبقية أقاليم الجزيرة العربية، وشرق أفريقيا، وبلدان حوض البحر المتوسط من جهة أخرى، مما أدى إلى تعاظم دورها في ازدهار حركة التبادل التجاري مع البلدان المختلفة، وخاصة مع بلاد الهند.

كما كشفت الدراسة أن سقوط بغداد سنة ٦٥٦هـ/ ١٢٥٨م على يد المغول، وتحول التجارة من موانئ الخليج العربي إلى البحر الأحمر، كان له أثر بالغ في بزوغ نجم ميناء ظَفَار الحُبُوْضَي؛ لوقوعه على خطوط الملاحة والتجارة الدولية، وصلاحيته لرسو السفن وهي في طريقها إلى عدن وموانئ البحر الأحمر قادمة من الشرق، أو في طريقها إلى بلدان الشرق الأقصى قادمة من الغرب.

وفيما يتعلق بحركة السلع المتبادلة بين عمان وبلاد الهند كشفت الدراسة عن أن الميزان التجاري يميل دائمًا لصالح بلاد الهند، فما يُصدّر من سلع بلاد الهند وبضائعها المختلفة إلى عمان كان يفوق ما تستورده من سلع عمان والبلدان الأخرى، حيث كانت سلع بلاد الهند تجد في أسواق عمان وبلدان الخليج والجزيرة وشرق أفريقيا رواجًا كبيرًا؛ للإقبال على شرائها من فئات السكان المختلفة، لجودتها من جهة، ورخص أسعارها في معظم الأحيان من جهة أخرى، كما أن ندرة بعض السلع الهندية زادت من شدّة الطلب عليها من قبل كثير من بلدان العالم، وخاصة التوابل والعطور والأطياب.

وبالمقارنة بين السلع التي كانت ترد إلى موانئ الساحل العماني من بلاد الهند، كمًا ونوعًا، مع ما كان يرد إليها من سواحل أفريقيا الشرقية مثلاً، يتبين أن كفة الميزان في صالح بلاد الهند، وهذا دليل واضح على أن علاقة موانئ الساحل العماني التجارية ببلاد الهند كانت أقوى وأمتن مما كانت عليه مع سواحل أفريقيا الشرقية، وليس من تفسير لذلك سوى أن بلاد الهند كانت غنية بمواردها الزراعية والحيوانية والمعدنية، فضلاً عن ندرة سلعها وجودتها مقارنة بسلع البلدان الأخرى.

وتبعًا ذلك فإن أهل عمان استفادوا كثيرًا مما كان يرد موانئهم من سلع بلاد الهند وبضائعها النادرة والمتنوعة، سواء للاستهلاك المحلي أو لإعادة تصديرها إلى كثير من بلدان العالم، وخاصة المواد الكمالية كالتوابل والأطياب والعطور والأحجار الكريمة وهي السلع التي كان لها رواج كبير في أسواق البلدان الإسلامية والأفريقية والأوروبية على السواء، فكان لذلك أثره البالغ في النمو الحضاري والاقتصادي في جوانبه المختلفة لإقليم عمان، وعلى مستوى حياة السكان المعيشية.

وعلى الرغم من ضخامة المنتجات الهندية وتنوعها، فإن هذه الدراسة أوضحت أن بلاد الهند قد احتاجت في كثير من الأحيان إلى بعض السلع والمنتجات العمانية والعربية والأفريقية التي تفتقر إليها، فمن بين أهم السلع التي صدّرتها عمان إلى بلاد الهند: اللبان والتمور والخيول واللؤلؤ والعاج الأفريقي وغيرها من السلع، التي يجدها القارئ ضمن قوائم الصادرات العمانية.